BEDIENUNGSANLEITUNG2004

125 SX, EXC
200 SX, EXC
250 SX, EXC
300 MXC, EXC

OWNER`S MANUAL
MANUALE D`USO
MANUEL D`UTILISATION
MANUAL DE INSTRUCCIONES

ART.NR: 3.210.76

IMPORTANT

IL EST RECOMMANDE DE LIRE CE MANUAL D'UTILISATION COMPLETEMENT ET ATTENTIVEMENT AVANT DE SE SERVIR POUR LA PREMIERE FOIS DE LA MOTO.

PORTER UNE ATTENTION SPECIALE AUX PARAGRAPHES MARQUES DE LA MANIERE SUIVANTE:

⚠ ATTENTION ⚠

SI L'ON NE RESPECTE PAS CES INDICATIONS, IL PEUT S'ENSUIVRE UN DOMMAGE CORPOREL.

! ATTENTION !

LE NON-RESPECT DE CES CONSEILS PEUT ENTRAÎNER UNE DÉTÉRIORATION DE LA MACHINE OU DIMINUER LA SÉCURITÉ.

Veuillez noter ci-dessous les numéros de série de votre motocycle:

Numéro de cadre

Numéro de moteur

Numéro de la clef

Cachet du concessionaire

LA SOCIÉTÉ KTM-SPORTMOTORCYCLE AG SE RÉSERVE LE DROIT DE MODIFIER SANS PRÉAVIS ET SANS AVOIR À SE JUSTIFIER LES ÉQUIPEMENTS, LES DONNÉES TECHNIQUES, LES COULEURS, LES MATÉRIAUX, LES SERVICES ET TOUT AUTRE CHOSE SEMBLABLE. ELLE PEUT MÊME OPÉRER DES SUPPRESSIONS SANS REMPLACEMENT. ELLE PEUT ÉGALEMENT ARRÊTER LA FABRICATION DE CERTAINS MODÈLES SANS ANNONCE PRÉALABLE.

Cher client, cher ami,

vous venez de faire l'acquisition d'une KTM; permettez-nous de vous féliciter pour votre choix et de vous remercier pour votre confiance.

Vous voilà en possession d'une machine moderne et sportive qui vous procurera beaucoup de plaisir si vous en faites correctement la maintenance et l'entretien. **Avant la première mise en service il convient de lire attentivement le présent manuel d'utilisation afin de se familiariser avec les particularités et les caractéristiques de la moto. Certes cela prend un peu de temps, mais c'est aussi le meilleur moyen de savoir comment adapter au mieux la machine à vos besoins et d'éviter aussi tout risque de blessure. De plus ce manuel contient des indications importantes sur l'entretien. Quand il a été mis sous presse, il tenait compte des derniers développements sur ce modèle. Depuis il est possible que de petites améliorations aient encore été apportées.**
Ce manuel d'utilisation est aussi un élément important de la moto. En cas de revente de celle-ci, il conviendrait de le donner au nouveau propriétaire.

Nous attirons particulièrement l'attention sur le fait que les travaux caractérisés par * dans le chapitre "travaux sur la partie-cycle et le moteur" doivent être réalisés par un atelier KTM. Si ces travaux se révèlent nécessaires au cours d'une compétition, ils doivent être effectués par un mécanicien qualifié.

Pour votre propre sécurité n'utilisez que des pièces détachées et des accessoires agréés par KTM. KTM ne supporte aucune garantie pour les produits non agréés et ne saurait être rendu responsable des dommages qui pourraient résulter de leur utilisation.

Il est impératif de respecter les prescriptions de rodage ainsi que les intervalles de révision et d'entretien. Cela contribue de manière essentielle à prolonger la durée de vie de votre machine. Il est nécessaire de faire effectuer les révisions dans un atelier KTM afin de conserver le bénéfice de la garantie.

Le tout-terrain est un sport merveilleux, que l'on doit pouvoir goûter pleinement. Toutefois il peut engendrer des problèmes d'environnement et des conflits avec autrui. En utilisant la moto de manière responsable on désamorce ces problèmes avant même qu'ils n'apparaissent. Afin d'assurer la pérennité du sport moto, assurez-vous que vous restez dans la norme légale, montrez du respect pour l'environnement et pour les droits d'autrui.

Nous vous souhaitons un maximum de plaisir!

KTM-SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

PJ: Catalogue des pièces détachées - Parie-cycle & moteur

SOUS RÉSERVE DE MODIFICATIONS DANS LA CONCEPTION ET LA RÉALISATION

© by KTM-SPORTMOTORCYCLE AG, AUSTRIA Tous droits réservés

REMARQUES IMPORTANTES CONCERNANT LES GARANTIES LÉGALE ET DU CONSTRUCTEUR

Les motos de sport KTM sont conçues et réalisées pour résister aux contraintes ordinaires dans des compétitions normales.
Les machines correspondent aux catégories et aux règlements actuels des fédérations internationales.

Afin de permettre un fonctionnement sans défaut et pour éviter une usure prématurée il convient de respecter les instructions consignées dans le manuel d'utilisation en ce qui concerne l'entretien, la maintenance et les réglages du moteur et de la partie-cycle. Un mauvais réglage de la partie-cycle peut entraîner des dégâts et des ruptures de certains éléments (voir chapitre Contrôle du réglage de base de la partie-cycle).

Les travaux d'entretien consignés dans le "tableau de graissage et d'entretien" doivent impérativement être effectués dans un atelier KTM et être attestés dans le carnet de service après-vente, autrement la garantie ne saurait s'appliquer.

Il faut employer les carburants et lubrifiants indiqués dans le manuel d'utilisation, ou des produits aux spécifications de même nature, et les utiliser selon le plan d'entretien.

Pour les dommages et les dommages dérivés dus à des modifications et des transformations de la machine, la garantie ne saurait être prise en compte.

L'utilisation des motos dans des conditions extrêmes, par exemple des terrains profondément boueux ou détrempés, peut mener à une usure au-delà de la normale d'éléments tels que les freins ou la transmission. Il peut en résulter que la révision ou le remplacement des pièces d'usure doivent être faits avant la limite indiquée dans le plan d'entretien.

LES MODÈLES SX/SXS ET MXC NE SONT PAS HOMOLOGUÉS POUR UN USAGE SUR LA VOIE PUBLIQUE..
Les modèles EXC peuvent être utilisés sur la voie publique uniquement dans les versions homologuées (bridées) et non transformées. **Sans cette restriction de puissance (donc si elles sont débridées), ces machines ne peuvent être utilisées que sur des terrains spéciaux et non plus sur la voie publique.**
Les modèles EXC sont conçus pour des épreuves d'enduro et **non pas pour un usage principal** en cross.

MOTOS TOUT-TERRAIN DEUX TEMPS SUR ROUTE
Les modèles KTM EXC et MXC ont été développés sans compromis pour une utilisation en tout-terrain. Ils ne sont pas réellement destinés à une utilisation prolongée sur les voies publiques. Une telle utilisation exige tout autre chose du moteur et nécessite une adaptation aux nouvelles conditions.
Il convient alors de consulter son agent KTM

TÜV MANAGEMENT SERVICE ISO 9001
REG.NO. 12 100 6061

Dans l'esprit de la norme internationale de qualité ISO 9001 KTM utilise des standards qui permettent une qualité maximum du produit.

SOMMAIRE

Page

REMARQUES IMPORTANTES CONCERNANT LES GARANTIES LÉGALE ET DU CONSTRUCTEUR 3

EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE 5
- Numéro de cadre 5
- Type et numéro de moteur 5

ORGANES DE COMMANDE 5
- Levier d'embrayage 5
- Levier de frein à main 5
- Temoins 6
- Compteur électronique 6
- Bouton du tripmaster 7
- Bouton de masse (SX) 11
- Commodo (EXC) 11
- Bouton de phare (EXC USA) 11
- Bouton de clignotants 11
- Bouton d'arrêt d'urgence (AUS) 11
- Bouchon de réservoir 12
- Robinet d'essence 12
- Starter 12
- Selecteur 12
- Kick 13
- Pédale de frein principal 13
- Béquille latérale 13
- Antivol de direction 13
- Réglage de la compression de la fourche 14
- Réglage de la détente de la fourche 14
- Amortissement à la compression de l'amortisseur (SX) . .14
- Amortissement à la compression de l'amortisseur (MXC, EXC) .15
- Réglage de la détente de l'amortisseur (SX, MXC, EXC) 15

CONSEILS D' UTILISATION ET D' AVERTISSEMENT POUR MISE EN MARCHE DE LA MOTO 16
- Remarques concernant la mise en service 16
- Rodage 16

CONSEILE D'UTILISATION 17
- Vérifications avant chaque mise en service 17
- Démarrage moteur froid 18
- Démarrage moteur chaud 18
- Remède quand le moteur est noyé 18
- Démarrage 18
- Passage des vitesses, Conduite 18
- Freinage 19
- Arrêt et béquillage 19
- Carburant 19

PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN 20

TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR 24
- Vérification et réglage des roulements de direction 24
- Réglage de la position du guidon 25
- Vis de purge de la fourche 25
- Nettoyage des cache-poussière de la fourche 25
- Réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote 26
- Réglage de la précontrainte de la fourche (SX) 28
- Modification de la prétension du ressort du montant de suspension 28

Page
- Ancrage de l'amortisseur 28
- Chaîne tension 29
- Ajustment de la tension de la chaîne 29
- Entretien de la chaîne 30
- Usure de la chaîne 30
- Remarques de principe concernant les freins à disque KTM 31
- Réglage de la course à vide de la piognée de frein 32
- Vérification du niveau du liquide de frein avant 32
- Complément de liquide de frein à l'avant 32
- Vérification des plaquettes de frein à l'avant 32
- Remplacement des plaquettes à l'avant 33
- Réglage de la position de la pédale de frein 33
- Vérification du niveau de liquide de frein à l'arriere 33
- Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière 33
- Vérification des plaquettes de frein à l'arrière 34
- Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière 34
- Dépose et pose de la roue avant 34
- Dépose et pose de la roue arrière 35
- Pneus, pression 36
- Vérifier la tension des rayons 36
- Pile pour le compteur électronique 36
- Vérification/réglage du capteur 37
- Remplacement d'une ampoule de phare ou de la veilleuse 37
- Circuit de refroidissement 38
- Cache du radiateur pour la saison froide 38
- Contrôle du niveau de liquide de refroidissement 38
- Purge du circuit de refroidissement 39
- Nettoyage du filtre à air 39
- Echappement 40
- Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage 40
- Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique 40
- Purge de l'embrayage hydraulique 40
- Réglage du carburateur 41
- Vider la cuve du carburateur 42
- Contrôle du niveau de cuve 42
- Caractéristique du moteur 250/300 SX/MXC/EXC 43
- Niveau d'huile de boîte (125/200) 44
- Vidange de la boîte (125/200) 44
- Niveau d'huile de boîte (250/300) 44
- Vidange de la boîte (250/300) 44

NETTOYAGE 45

CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER 45

STOCKAGE 45
- Remise en service après stockage 45

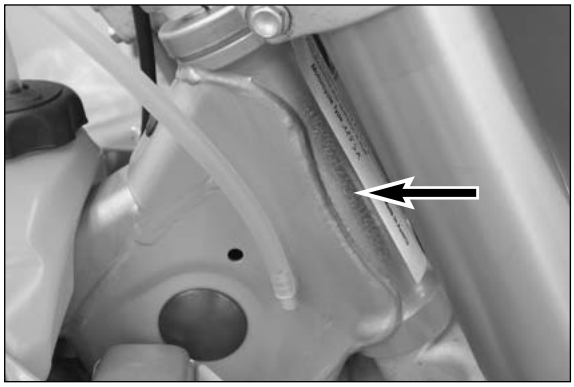
CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 125 / 200 46

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 125 / 200 48

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 250/300 50

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 250/300 .52

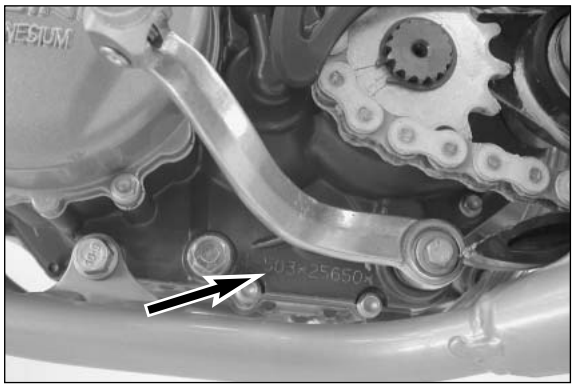
SCHEMA DE CABLAGE, CARBURATEUR . . . . . .appendice



EMPLACEMENT DES NUMEROS DE SERIE

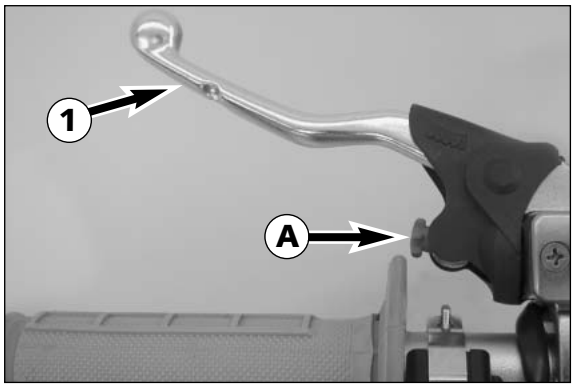
Numéro de cadre

Le numéro de cadre se situe à droite sur la colonne de direction. Notez ce numéro dans l'espace prévu à la première page.



Type et numéro de moteur

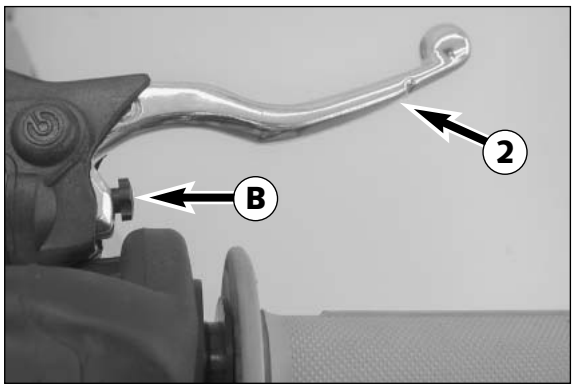
Le numéro et le type du moteur sont gravés à gauche sur le carter, sous le pignon de sortie de boîte. Noter ces numéros sur la page 1.



ORGANES DE COMMANDE

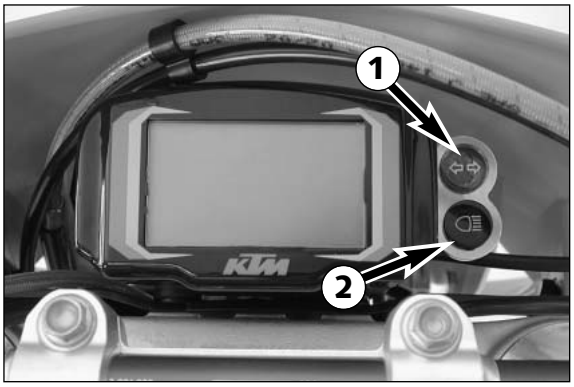
Levier d'embrayage

La poignée d'embrayage ❶ est à gauche au guidon. La vis de réglage Ⓐ permet de faire varier la position de base (cf. Travaux d'entretien).



Levier de frein à main

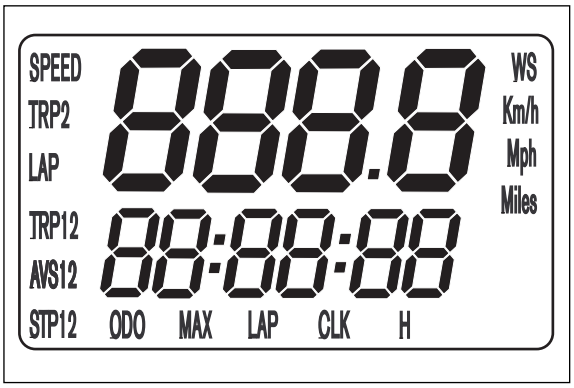
Le levier de frein ❷ à main est monté à droite du guidon. La vis de réglage Ⓑ permet de faire varier la position de base de la poignée (cf. Travaux d'entretien).



Temoins

Le témoin vert ❶ s'allume avec les clignotants et clignote à leur rythme.

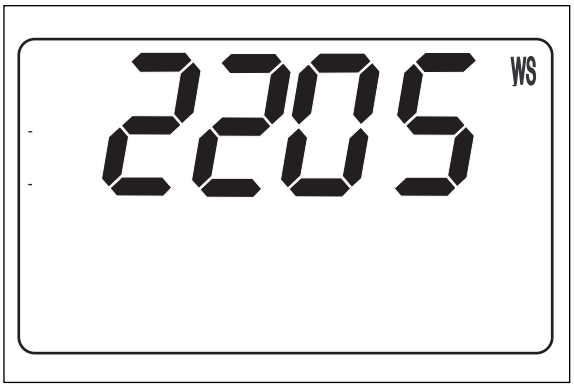
Le témoin bleu ❷ s'allume lorsque le feu de route est allumé.



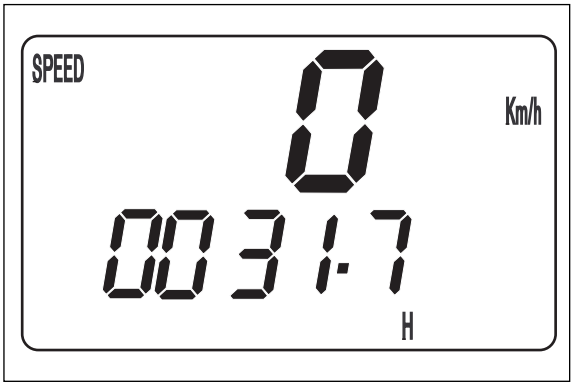
Compteur électronique

L'écran du compteur électronique est activé dès que le moteur est mis en route et que la moto se déplace.
Le moteur doit être mis en route afin d'assurer l'alimentation électrique par l'alternateur. Pour activer l'écran il faut une impulsion venant du capteur sur la roue. Pour cela il faut que la roue avant fasse au moins un tour complet.

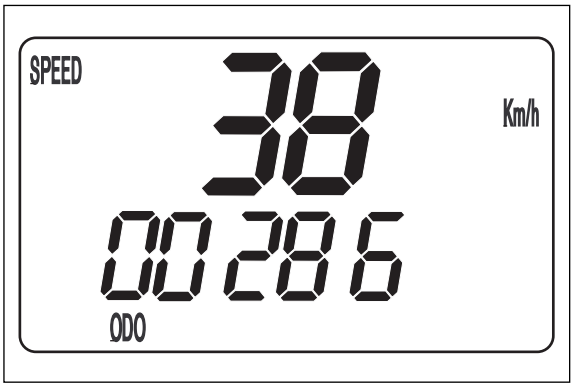
TEST
Lors du test de fonctionnement tous les champs s'allument pour un court instant.



WS (wheel size)
L'indication change et pour un instant le diamètre de la roue avant est indiqué en millimètres.
Quand la roue avant ne tourne pas, on passe automatiquement sur le mode SPEED/H.
Quand la roue avant tourne, on passe automatiquement sur le mode SPEED/ODO.

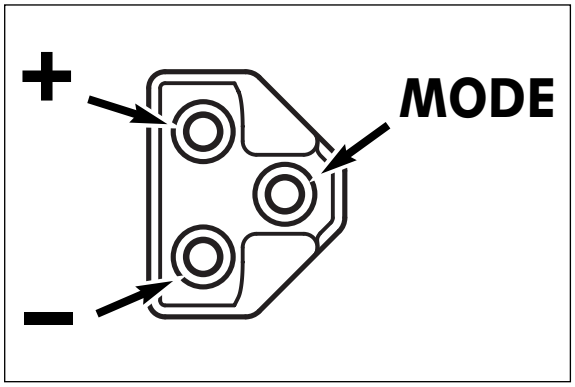


Mode SPEED/H (hours)
Quand on s'arrête et que le capteur de la roue ne transmet plus rien, on passe automatiquement du mode SPEED/ODO au mode SPEED/H.
H indique le nombre d'heures d'utilisation. Le compteur d'heures fonctionne dès que l'on met le moteur en route. La valeur indiquée ne peut être effacée par une remise à zéro.
Sur les machines KTM tout-terrain les intervalles entre les révisions sont en partie indiqués en heures d'utilisation, et le compteur d'heures est ici très utile.



Mode SPEED/ODO
En mode SPEED/ODO, c'est la vitesse et les kilomètres parcourus qui sont indiqués. Quand la roue avant arrête de tourner, on passe automatiquement au mode SPEED/H. Quand la roue a cessé de tourner depuis une minute, l'indication disparaît de l'écran.

N.B.:
Au titre des accessoires on peut se procurer un bouton tripmaster qui ajoute au compteur les fonctions suivantes :
2 x tripmaster
2 x chronomètre pour le temps au tour
Vitesse moyenne
Vitesse maximale
Montre
Indication en miles



Bouton du tripmaster

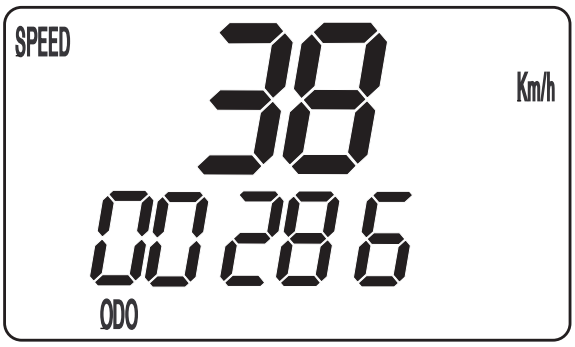
Le bouton du tripmaster présente 3 touches : MODE, + (plus) et - (moins).

⚠ ATTENTION ⚠

LE CHANGEMENT DE MODE ET LE CHARGEMENT DES DONNÉES DOIT TOUJOURS SE FAIRE À L'ARRÊT. SI L'ON PROCÈDE À CES OPÉRATIONS EN ROULANT, L'ATTENTION N'EST PLUS FIXÉE SUR LA ROUTE NI SUR LA CIRCULATION, SI BIEN QU'UN ACCIDENT PEUT FACILEMENT ARRIVER.

Fonctions du compteur électronique en liaison avec le bouton de tripmaster

Les modes d'affichage du compteur électronique varient dans l'ordre indiqué ci-dessous. Si ce ne devait pas être le cas, il faudrait commencer par lire le chapitre « activer et désactiver les modes d'affichage ».



Mode d'affichage SPEED/ODO

SPEED indique la vitesse en km/h ou en Mp/h. La valeur ne peut pas être effacée.

ODO indique la distance parcourue en miles ou en kilomètres. La valeur ne peut pas être effacée.

TOUCHE +	pas de fonction
TOUCHE –	pas de fonction
TOUCHE MODE RAPIDE	passe au mode d'affichage suivant
TOUCHE MODE 3 SECONDES	passe au mode d'affichage suivant

Mode d'affichage SPEED/MAX

MAX indique la vitesse maximale atteinte. Est toujours activé.

TOUCHE +	pas de fonction
TOUCHE –	pas de fonction
TOUCHE MODE RAPIDE	PASSE AU MODE D'AFFICHAGE SUIVANT
TOUCHE MODE 3 SECONDES	REMET LA VALEUR MAX À ZÉRO

Mode d'affichage SPEED/LAP

LAP indique le temps au tour en heures, minutes et secondes.

TOUCHE +	fait démarrer et arrête le chronomètre. Le temps au tour n'est pas remis à zéro
TOUCHE –	arrête le chronomètre, enregistre le temps au tour et fait redémarrer le chrono. Le temps démarre à zéro De cette manière on peut enregistrer 10 valeurs de temps au tour. On peut les consulter en mode LAP/LAP (voir ci-dessous). Quand le temps continue à être totalisé alors que l'on a appuyé sur la touche -, c'est que toutes les mémoires sont pleines. On peut effacer tous les temps enregistrés en appuyant trois secondes sur la touche MODE dans le mode d'affichage SPEED/LAP.
TOUCHE MODE RAPIDE	passe au mode d'affichage suivant Si aucun temps au tour n'est enregistré ou si la machine roule, le mode d'affichag
TOUCHE MODE 3 SEC.	remet la valeur LAP et tous les temps enregistrés à zéro

Mode d'affichage LAP/LAP

Indique en haut de quel tour il s'agit et indique en bas le temps chronométré, en heures, en minutes et en secondes.
Si aucun temps au tour n'est enregistré ou si la machine roule, le mode d'affichage LAP/LAP est sauté.
On peut effacer les temps enregistrés en appuyant trois secondes sur la touche MODE dans le mode d'affichage SPEED/LAP.

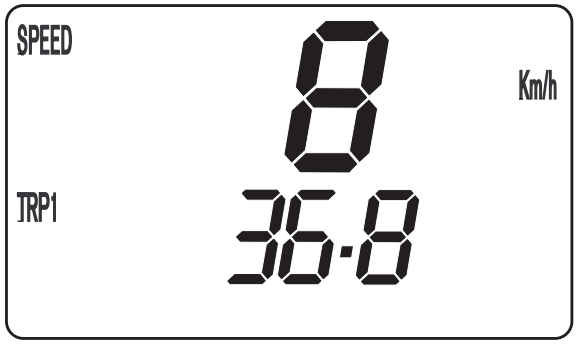
TOUCHE +	passe au temps au tour suivant
TOUCHE –	pas de fonction
TOUCHE MODE RAPIDE	passe au mode d'affichage suivant
TOUCHE MODE 3 SECONDES	passe au mode d'affichage suivant

Mode d'affichage SPEED/CLK (clock)
CLK indique l'heure en heures, minutes et secondes.

TOUCHE +	pas de fonction
TOUCHE –	pas de fonction
TOUCHE MODE RAPIDE	passe au mode d'affichage suivant
TOUCHE MODE 3 SECONDES	menu réglage de la montre (voir réglage de la montre)

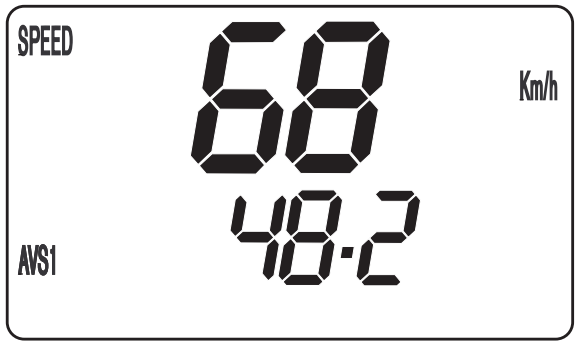
Mode d'affichage SPEED/H (hours)
Quand on s'arrête et que le capteur de la roue n'envoie plus de signal, on passe automatiquement du mode d'affichage SPEED/ODO au mode SPEED/H.
H indique le nombre d'heures de fonctionnement. Le compteur pour les heures de fonctionnement se met à compter dès que l'on démarre le moteur. La valeur indiquée ne peut pas être effacée.
Sur les machines KTM de tout-terrain, les intervalles entre les révisions sont parfois indiqués en heures de fonctionnement. En ce sens le compteur est une aide importante.

TOUCHE +	pas de fonction
TOUCHE –	pas de fonction
TOUCHE MODE RAPIDE	passe au mode d'affichage suivant
TOUCHE MODE 3 SECONDES	passe au menu SETUP (voir installation/désinstallation des fonctions)



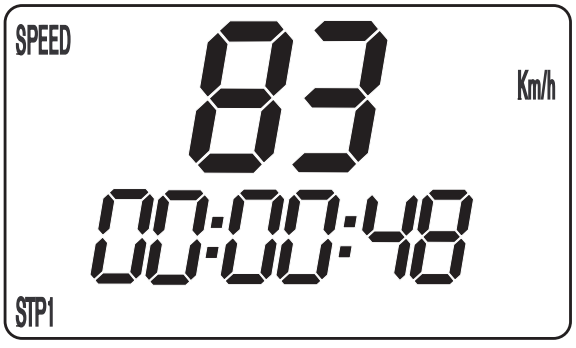
Mode d'affichage SPEED/TRP1 (trip 1)
Le compteur kilométrique journalier TRP1 est toujours en fonctionnement et compte jusqu'à 999,9. Il permet d'avoir une indication sur la distance parcourue lors d'une étape ou entre deux pleins.
TRP1 est lié à AVS1 et STP1. Le calcul de ces valeurs est activé dès le premier signal donné par le capteur de la roue (quand la roue avant tourne) et il s'arrête 3 secondes après le dernier signal (la roue avant est arrêtée).
Quand on dépasse 999,9 les valeurs de TRP1, AVS1 et STP1 se remettent automatiquement à zéro.

TOUCHE +	pas de fonction
TOUCHE –	pas de fonction
TOUCHE MODE RAPIDE	passe au mode d'affichage suivant
TOUCHE MODE 3 SECONDES	remet les valeurs TRP1, STP1 et AVS1 à zéro



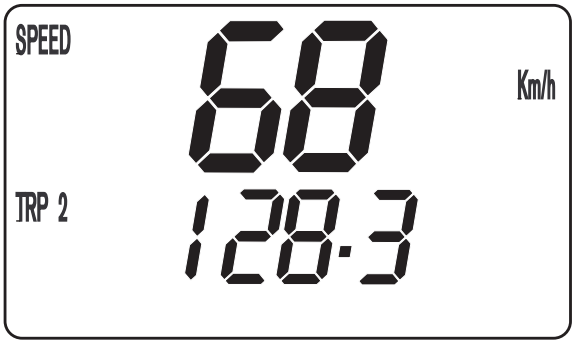
Mode d'affichage SPEED/AVS1 (average speed 1)
AVS1 indique la vitesse moyenne en calculant sur la base de TRP1 et STP1 et se trouve toujours en fonctionnement. Le calcul de cette valeur est activé dès le premier signal donné par le capteur de la roue et il s'arrête 3 secondes après le dernier signal.

TOUCHE +	pas de fonction
TOUCHE –	pas de fonction
TOUCHE MODE RAPIDE	passe au mode d'affichage suivant
TOUCHE MODE 3 SECONDES	remet les valeurs TRP1, STP1 et AVS1 à zéro



Mode d'affichage SPEED/STP1 (stopp 1)
STP1 indique le temps durant lequel on a roulé, sur la base de TRP1, et continue à calculer dès que le capteur de la roue envoie des signaux. Le calcul commence dès le premier signal émis par le capteur et s'interrompt 3 secondes après le dernier signal.

TOUCHE +	pas de fonction
TOUCHE –	pas de fonction
TOUCHE MODE RAPIDE	passe au mode d'affichage suivant
TOUCHE MODE 3 SECONDES	remet les valeurs TRP1, STP1 et AVS1 à zéro

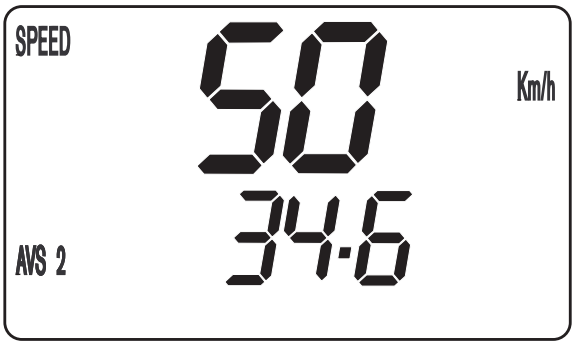


Mode d'affichage SPEED/TRP2 (Trip 2)

Le compteur journalier TRP2 est toujours en fonctionnement et compte jusqu'à 999,9. A l'inverse de TRP1 la valeur indiquée peut être modifiée manuellement avec les touches + et -. C'est une fonction très pratique quand on roule d'après un roadbook.

TRP2 est activé par le premier signal qui vient du capteur de la roue et s'arrête automatiquement 3 secondes après le dernier signal.

TOUCHE +	augmente la valeur TRP2
TOUCHE –	diminue la valeur TRP2
TOUCHE MODE RAPIDE	passe au mode d'affichage suivant
TOUCHE MODE 3 SECONDES	remet TRP2 à zéro

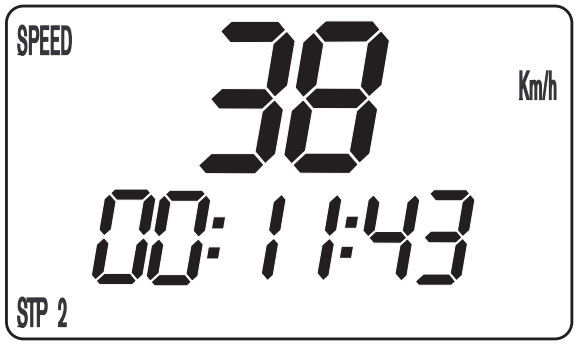


Mode d'affichage SPEED/AVS2 (average speed 2)

AVS2 indique la vitesse moyenne en calculant sur la base de TRP2 et STP2. Le calcul de cette valeur commence dès le premier signal envoyé par le capteur de la roue et se termine3 secondes après le dernier signal.

La valeur indiquée diffère de la vitesse moyenne réelle quand TRP2 a été modifié manuellement ou quand STP2 n'a pas été interrompu quand on s'est arrêté.

TOUCHE +	pas de fonction
TOUCHE –	pas de fonction
TOUCHE MODE RAPIDE	passe au mode d'affichage suivant
TOUCHE MODE 3 SECONDES	passe au mode d'affichage suivant



Mode d'affichage SPEED/STP2 (stop 2)

STP2 est un chronomètre manuel. En appuyant sur la touche + on déclenche le chronomètre. En appuyant encore une fois, on l'arrête. Quand on appuie à nouveau, on le fait redémarrer.

En appuyant rapidement sur la touche MODE, on passe au mode d'affichage suivant. Quand STP2 continue à tourner en arrière-plan, dans les autres modes d'affichage, un clignotement indique que STP2 travaille. Pour stopper STP2 il faut revenir dans le mode d'affichage SPEED/STP2 et appuyer sur la touche +.

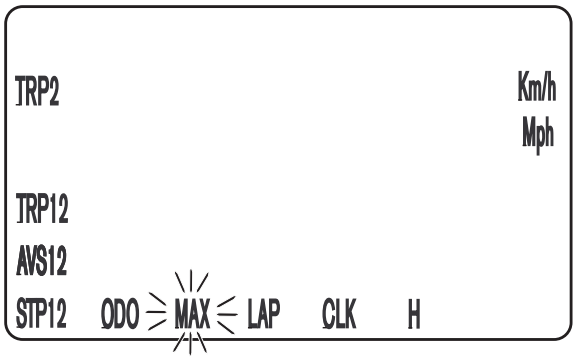
TOUCHE +	déclenche et arrête le chronomètre
TOUCHE –	pas de fonction
TOUCHE MODE RAPIDE	passe au mode d'affichage suivant
TOUCHE MODE 3 SECONDES	remet STP2 à zéro

Réglage de la montre

Pour régler la montre il faut arrêter le moteur, passer en mode d'affichage SPEED/CLK et appuyer 3 secondes sur la touche MODE. La valeur qui clignote peut être modifiée avec les touches + et -. En appuyant sur la touche MODE on passe à la valeur suivante.

Quand on n'appuie plus sur aucune touche durant 20 secondes, les données sont enregistrées automatiquement et l'on passe automatiquement aussi au mode SPEED/CLK.

TOUCHE +	temps +
TOUCHE –	temps –
TOUCHE MODE RAPIDE	passe au mode d'affichage suivant
TOUCHE MODE 3 SECONDES	enregistre l'heure et passe au mode d'affichage SPEED/CLK



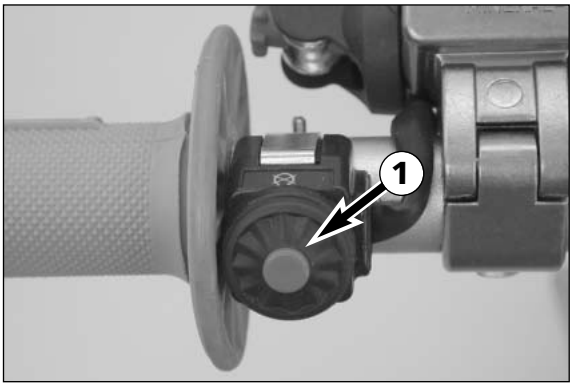
Activation et désactivation des modes d'affichage

Suivant le mode d'utilisation de la moto il n'est pas toujours utile de disposer de l'affichage de toutes les fonctions (modes d'affichage). Il est possible de désactiver les informations qui n'ont pas un intérêt immédiat. Avec la touche MODE on se déplace alors uniquement parmi les fonctions activées.
Dans le mode d'affichage SPEED/H, appuyer 3 secondes sur la touche MODE afin de passer dans le menu SETUP. L'information qui clignote peut être activée avec la touche + ou désactivée avec la touche -.
Quand on n'appuie plus sur aucune touche durant 20 secondes, les données sont enregistrées automatiquement et l'on passe automatiquement aussi au mode SPEED/H.

TOUCHE +	active l'information qui clignote
TOUCHE –	désactive l'information qui clignote
TOUCHE MODE RAPIDE	passe à l'information suivante sans changement
TOUCHE MODE 3 SECONDES	enregistre les données et passe à SPEED/H

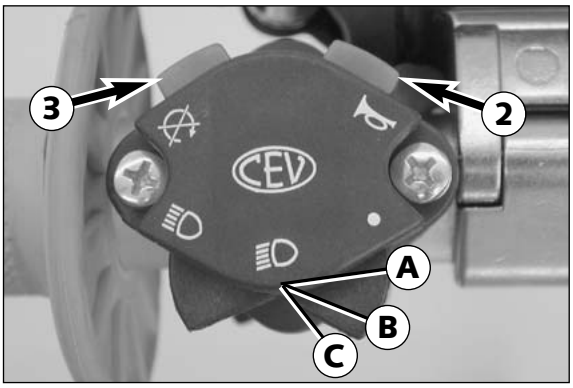
Vue générale des fonctions du tripmaster

moto à l'arrêt	moto en utilisation	Affichage	Touche **+ rapide**	Touche **– rapide**	Touche MODE **rapide**	Touche MODE 3 **sec**
	X	**SPEED / ODO**	pas de fonction	pas de fonction	mode d'affichage suivant	pas de fonction
X	X	**SPEED / MAX**	pas de fonction	pas de fonction	mode d'affichage suivant	met MAX à 0
X	X	**SPEED / LAP**	démarre-arrête LAP Valeur LAP reste	arrête LAP, enregistre valeur LAP, met LAP à 0	mode d'affichage suivant	annule toutes les valeurs LAP
X		**LAP / LAP**	valeur suivante	pas de fonction	mode d'affichage suivant	mode d'affichage suivant
X	X	**SPEED / CLK**	pas de fonction	pas de fonction	mode d'affichage suivant	menu réglage de l'heure
X		**SPEED / H**	pas de fonction	pas de fonction	mode d'affichage suivant	indique menu setup
X	X	**SPEED / TRP1**	pas de fonction	pas de fonction	mode d'affichage suivant	met TRP1, STP1 et AVS1 à 0
X	X	**SPEED / AVS1**	pas de fonction	pas de fonction	mode d'affichage suivant	met TRP1, STP1 et AVS1 à 0
X	X	**SPEED / STP1**	pas de fonction	pas de fonction	mode d'affichage suivant	met TRP1, STP1 et AVS1 à 0
X	X	**SPEED / TRP2**	augmente la valeur TRP2	diminue la valeur TRP2	mode d'affichage suivant	met TRP2 à 0
X	X	**SPEED / AVS2**	pas de fonction	pas de fonction	mode d'affichage suivant	mode d'affichage suivant
X	X	**SPEED / STP2**	démarre-arrête STP2	pas de fonction	mode d'affichage suivant	met STP2 à 0



Bouton de masse (SX)

Le bouton de masse ❶ permet d'arrêter le moteur. Il met l'allumage en court-circuit.



Commodo (EXC)

Le bouton d'éclairage a 2 ou 3 positions

Ⓐ = pas d'éclairage (certains modèles ne permettent pas qu'on éteigne le phare).

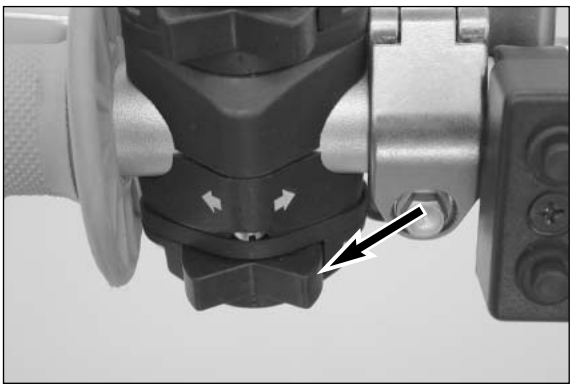
Ⓑ = feu de croisement (code)

Ⓒ = feu de route (phare)

Le bouton ❷ sert à actionner le klaxon. Le bouton de masse rouge ❸ sert à arrêter le moteur. Appuyer sur le bouton jusqu'à l'arrêt du moteur.

Bouton de phare (EXC USA)

Sur ce modèle on allume le phare en tirant sur le bouton ❹.

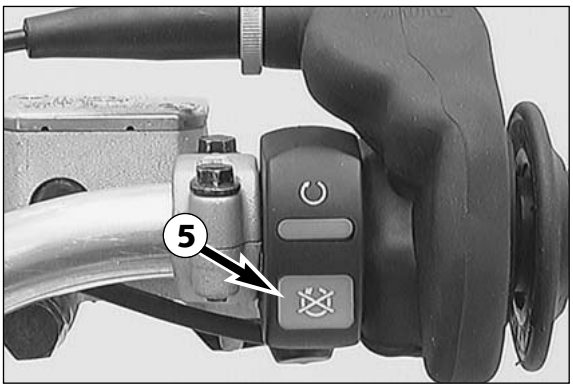


Bouton de clignotants

Le bouton de clignotants n'est pas intégré et se monte à gauche au guidon. Le faisceau est réalisé de telle manière que l'ensemble des clignotants puisse se démonter pour un usage en tout-terrain. Le fonctionnement du reste de l'installation électrique n'en est pas altéré.

⇦ = clignotant gauche

⇨ = clignotant droit

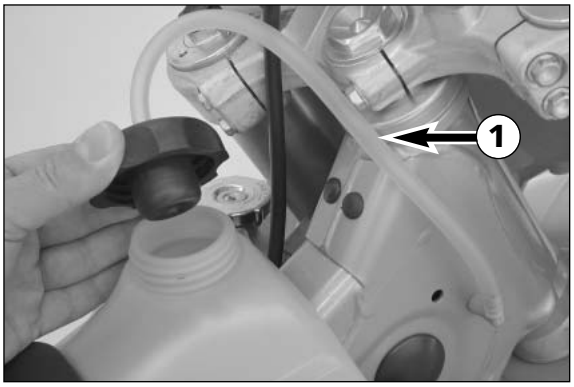


Bouton d'arrêt d'urgence (AUS)

Le bouton d'arrêt d'urgence ❺ se trouve près de la poignée de gaz. Il est conçu avant tout comme élément de sécurité en cas d'urgence. Normalement le circuit doit être fermé.

Dans cette position le circuit d'allumage est court-circuité. Le moteur s'arrête immédiatement. Il ne peut pas redémarrer.

Dans cette position le circuit d'allumage est fermé, le moteur doit démarrer si on le lance.

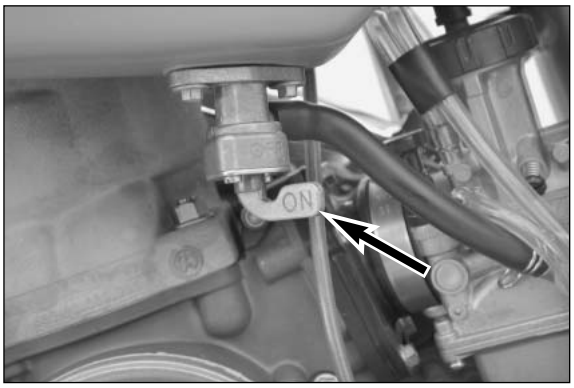


Bouchon de réservoir

Ouverture : Tourner le bouchon dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre.

Fermeture : Mettre le bouchon, le faire tourner dans le sens des aiguilles d'une montre.

Positionner le tuyau de mise à l'air ❶ de manière à ce qu'il ne fasse pas de croc.



Robinet d'essence

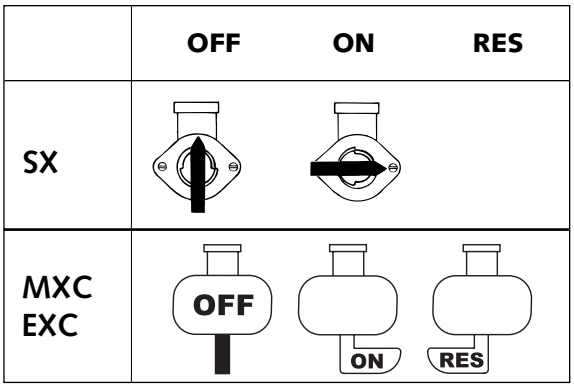
OFF Dans cette position le robinet est fermé. Le carburant ne parvient pas au carburateur.

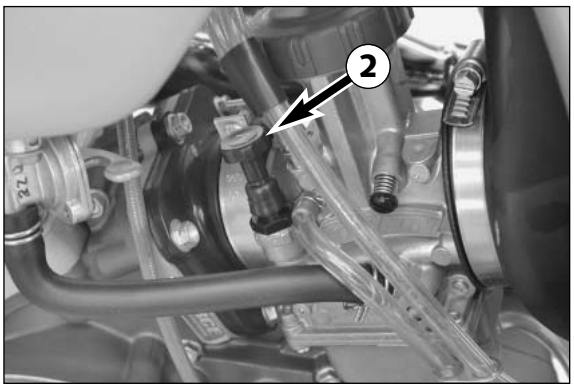
ON Lors de l'utilisation mettre le levier sur la position ON. Ainsi l'essence arrive au carburateur. Le réservoir se vide alors à l'exception de la réserve.

RES Cette réserve n'est utilisée que si l'on passe sur la position RES. Ne pas oublier de revenir en position ON après avoir fait le plein.

Réserve sur le réservoir de 9 litres :.....1,3 litre

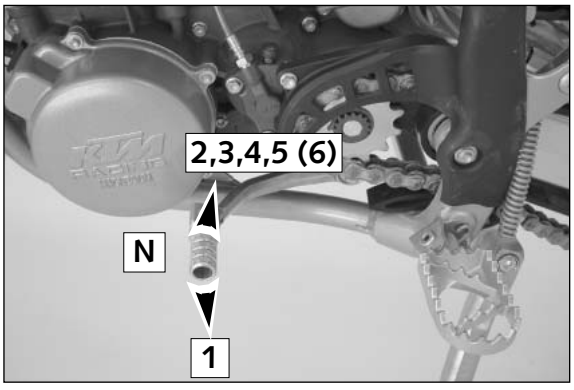
Réserve sur le réservoir de 11 litres :.....1,7 litre





Starter

Lorsqu'on tire le bouton de starter ❷ jusqu'en butée, on ouvre dans le carburateur un passage par où le moteur peut aspirer un supplément d'essence. Il en résulte un mélange air-essence "riche", comme il est nécessaire pour un démarrage à froid. Quand on repousse le bouton, le passage dans le carburateur se trouve à nouveau fermé.

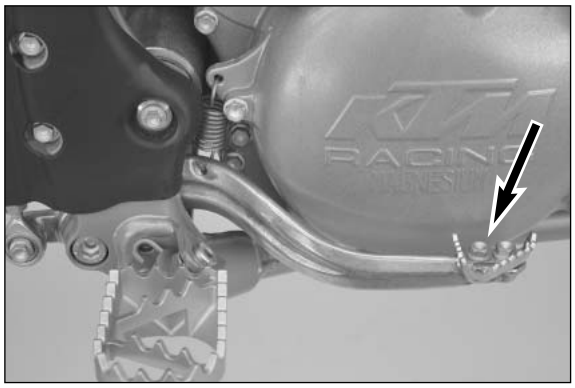


Selecteur

Le sélecteur se trouve à gauche sur le moteur. L'illustration montre la position des différentes vitesses. La position neutre, c'est-à-dire le point mort, se suite entre la 1ère et la 2ème vitesse.

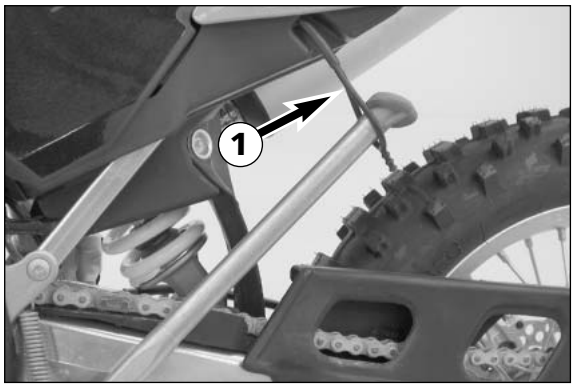
Kick

Le kick se trouve sur la droit du moteur. Il est repliable.



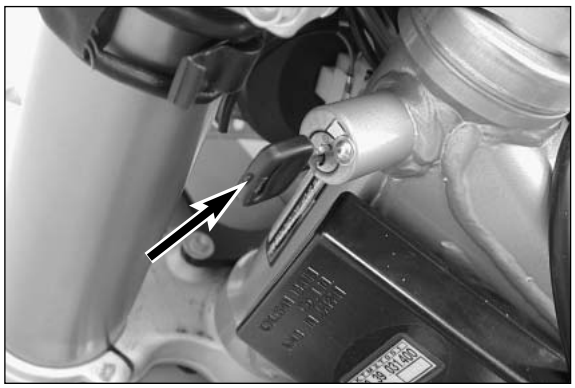
Pédale de frein principal

La pédale de frein principal se trouve devant le repose-pied droit. La position de base peut être adaptée à votre position d'assise (Cf. travaux de maintenance).



Béquille latérale

Avec le pied appuyer la béquille sur le sol et faire porter dessus le poids de la moto.
Faire attention àce que le sol soit dur et que la moto tienne bien. Quand on roule entout-terrain on peut fixer la béquille en plus avec le caoutchouc ❶.

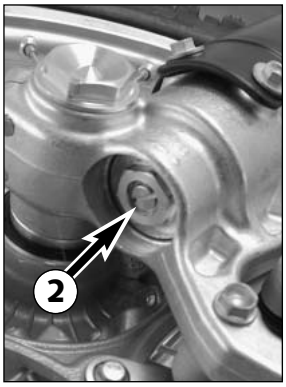


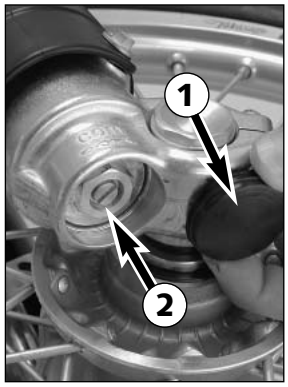
Antivol de direction

L'antivol placé sur la colonne de direction permet de bloquer le véhicule. Pour fermer, tourner le guidon complètement à droite, introduire la clé, la tourner vers la gauche, l'enfoncer, la tourner vers la droite et la retirer.

! ATTENTION !

NE JAMAIS LAISSER LA CLEF DANS LA SERRURE D'ANTIVOL. LORSQUE L'ON AMÈNE LA FOURCHE EN BUTÉE À GAUCHE, LA CLEF PEUT ÊTRE TORDUE.



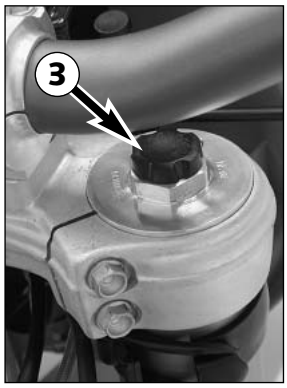


Réglage de la compression de la fourche

L'amortissement hydraulique à la compression détermine le comportement de la fourche quand elle s'enfonce.Enlever le capuchon ❶.
Le degré d'amortissement à la compression se détermine avec les vis de réglage ❷ situées à l'extrémité inférieure de chaque bras de fourche.
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.

REGLAGE DE BASE :
– Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
– Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de fourche.

Typ White Power 1418Y743 .....18 crans
Typ White Power 1418Y744 .....20 crans
Typ White Power 1418Y745 .....18 crans
Typ White Power 1418Y746 .....20 crans



Réglage de la détente de la fourche

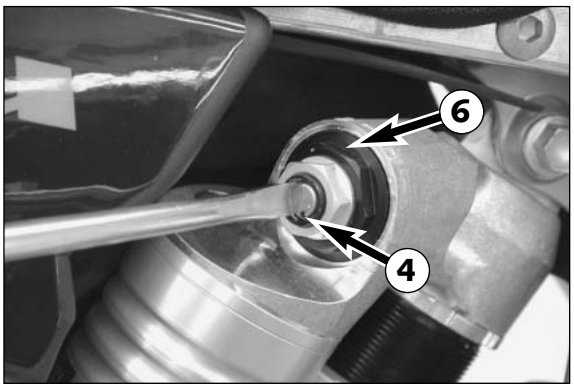
L'amortissement hydraulique à la détente détermine le comportement de la fourche quand elle se détend.
Le systéme d'amortissement à la peut de régler avec la molette ❸.
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre, on augmente l'amortissement; en tournant dans le sens contraire, on le réduit.

REGLAGE DE BASE :
– Tourner le bouton dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
– Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de fourche.

Typ White Power 1418Y743 .....18 crans
Typ White Power 1418Y744 .....20 crans
Typ White Power 1418Y745 .....18 crans
Typ White Power 1418Y746 .....20 crans

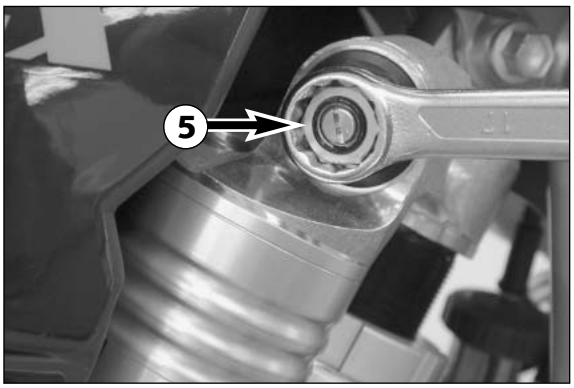
Amortissement à la compression de l'amortisseur (SX)

L'amortisseur des modèles SX permet un réglage séparé de l'amortissement à la compression pour petite et grande vitesse (Dual Compression Control).
L'appellation petite et grande vitesse concerne la rapidité du mouvement de l'amortisseur quand il s'enfonce et non pas l'allure de la moto.
Le système petite et grande vitesse présente des recouvrements : pour un enfoncement de l'amortisseur de vitesse lente jusqu'à normale, c'est principalement la partie "petite vitesse" du système qui entre en ligne de compte.
La partie "grande vitesse" joue son rôle pour un enfoncement rapide.
Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, l'amortissement augmente. Dans le sens contraire, il se réduit.



RÉGLAGE DE BASE "PETITE VITESSE" :
– Visser la vis de réglage ❹ avec un tournevis dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
– Tourner dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre du nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

Typ White Power 1218Y767 .....17 crans
Typ White Power 1218Y769 .....12 crans

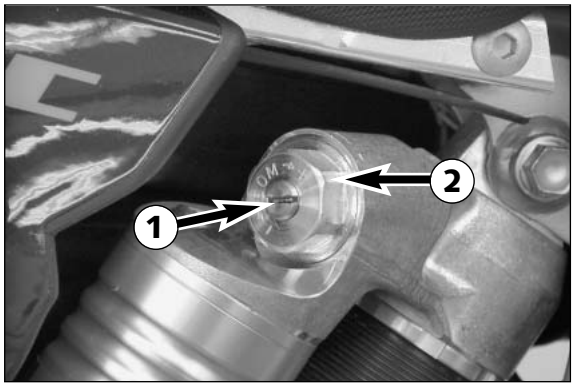


RÉGLAGE DE BASE "GRANDE VITESSE" :
– Tourner la vis de réglage ❺ au moyen d'une clef à oeil jusqu'en butée, et cela dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre.
– Tourner dans le sens des aiguilles d'une montre du nombre de tours correspondant au type de l'amortisseur.

Typ White Power 1218Y767 .....2 tours
Typ White Power 1218Y769 .....2 tours

⚠ ATTENTION ⚠

L'AMORTISSEUR EST REMPLI D'AZOTE SOUS HAUTE PRESSION. NE PAS ESSAYER DE LE DÉMONTER OU TENTER DE LE RÉPARER SOI-MÊME. ON POURRAIT SE BLESSER GRAVEMENT.NE JAMAIS TOUCHER À LA GROSSE VIS NOIRE ❻ (24 MM).



Amortissement à la compression de l'amortisseur (MXC, EXC)

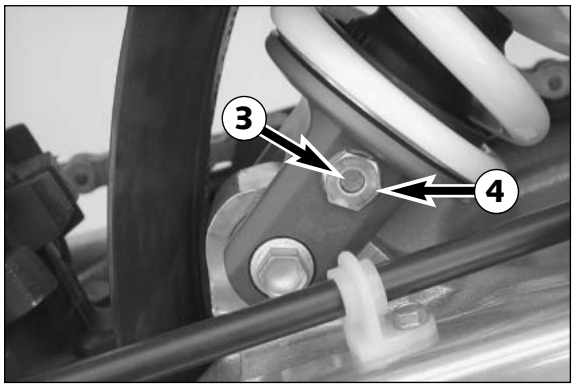
Sur les modèles MXC et EXC on peut régler l'amortissement à la compression (Mono Compression Control).
Le degré d'amortissement se règle au moyen de la vis ❶ Utiliser pour cela un tournevis. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente l'amortissement, dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, on le diminue.

RÉGLAGE DE BASE:
– Tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
– Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

Typ White Power 1218Y768 .....19 crans
Typ White Power 1218Y770 .....19 crans

⚠ **ATTENTION** ⚠

L'AMORTISSEUR EST REMPLI D'AZOTE SOUS HAUTE PRESSION. NE PAS ESSAYER DE LE DÉMONTER OU TENTER DE LE RÉPARER SOI-MÊME. ON POURRAIT SE BLESSER GRAVEMENT.NE JAMAIS TOUCHER À LA GROSSE VIS NOIRE ❷(24 MM).



Réglage de la détente de l'amortisseur (SX, MXC, EXC)

L'amortissement à la détente peut se régler au vis de réglage ❸ (REB). En tournant à droîte on augmente l'amortissement; en tournant à gauche on le réduit.
RÉGLAGE DE BASE:

– Tourner la vis de réglage dans le sens des aiguilles d'une montre jusqu'en butée.
– Revenir en arrière d'un nombre de crans correspondant au type de l'amortisseur.

Typ White Power 1218Y767 .....22 crans
Typ White Power 1218Y768 .....24 crans
Typ White Power 1218Y769 .....26 crans
Typ White Power 1218Y770 .....24 crans

⚠ **ATTENTION** ⚠

L'AMORTISSEUR EST REMPLI D'AZOTE SOUS HAUTE PRESSION. NE PAS ESSAYER DE LE DÉMONTER OU TENTER DE LE RÉPARER SOI-MÊME. ON POURRAIT SE BLESSER GRAVEMENT.NE JAMAIS TOUCHER À LA GROSSE VIS NOIRE ❹ (15 MM).

CONSEILS D' UTILISATION ET D' AVERTISSEMENT POUR MISE EN MARCHE DE LA MOTO

Remarques concernant la mise en service

- S'assurer que les „PREPARATION DE LA MOTO" (cf. carnet de révision) ont été effectués par votre agent KTM.
- Avant la mise en service il faut lire le manuel d'utilisation avec attention et en entier. De plus sont jointes des notices d'utilisation concernant la fourche et l'amortisseur. Il convient d'en prendre connaissance également.
- Se familiariser avec les commandes.
- Régler la poignée d'embrayage, la poignée de frein et la pédale de frein de manière à ce que leur position convienne bien au pilote.
- Sur un parking vide ou en terrain pas trop difficile, s'habituer aux réactions de la machine avant d'entreprendre un grand trajet. Rouler également très lentement et debout sur les repose-pieds afin de bien sentir la machine.
- Toujours tenir le guidon à deux mains et laisser les pieds sur les repose-pieds.
- Ne pas laisser le pied sur le frein, sinon les plaquettes lèchent constamment le disque et chauffent.
- On ne peut emmener un passager que si la machine est équipée et réceptionnée pour cela. Le passager doit se tenir aux poignées ou au pilote, et mettre ses pieds sur les repose-pieds.
- Ne pas modifier la machine et toujours utiliser des pièces détachées KTM d'origine. Des pièces d'une autre provenance peuvent diminuer la sécurité de la moto.
- La répartition des masses influence beaucoup le comportement d'une moto. Si vous emportez des bagages, fixez-les le plus près possible du centre du véhicule, et répartissez les poids harmonieusement sur la roue avant et la roue arrière. Ne pas dépasser le poids total roulant autorisé ainsi que la répartition avant/arrière. Le poids total roulant comprend:
  - le poids de la moto en ordre de marche avec les pleins
  - le poids des bagages
  - le poids du pilote et du passager avec leur équipement, dont le casque en particulier.
- Respecter les prescriptions de rodage.

Rodage

Quelle que soit la finesse de l'usinage, les pièces en contact se font les unes aux autres, c'est pourquoi il faut roder un moteur. Durant les 500 premiers kilomètres ou les 5 premières heures d'utilisation on ne poussera pas la mécanique à fond.
Il faut roder à régime modéré mais en changeant souvent de régime.

! ATTENTION !

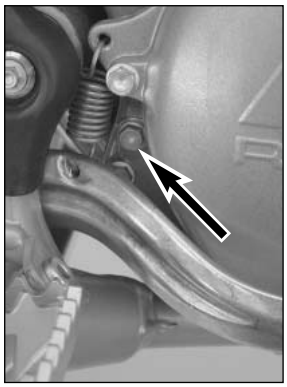
DURANT LES 500 PREMIERS KILOMÈTRES OU LES 5 PREMIÈRES HEURES D'UTILISATION, ON NE ROULERA PAS À PLEIN RÉGIME.

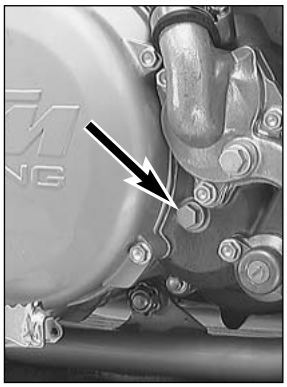
⚠ ATTENTION ⚠

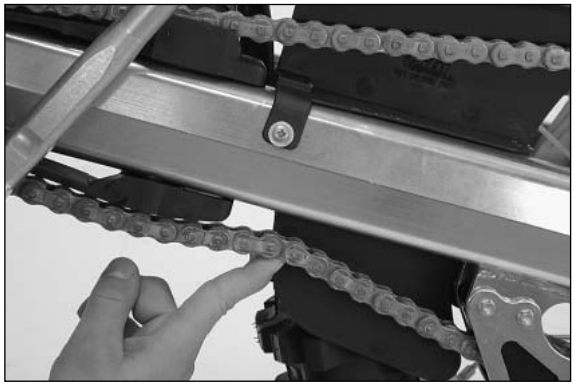
- IL FAUT TOUJOURS REVÊTIR UN ÉQUIPEMENT ADÉQUAT. UN PILOTE SÉRIEUX PORTE TOUJOURS UN CASQUE, DES BOTTES, DES GANTS ET UN BLOUSON, QUE CE SOIT POUR UNE ÉTAPE D'UNE JOURNÉE OU POUR UN SIMPLE PETIT TOUR. LES VÊTEMENTS DOIVENT ÊTRE DE COULEUR VIVE, AFIN QUE L'ON SOIT VU SUFFISAMMENT TÔT PAR LES AUTRES USAGERS DE LA ROUTE. IL EST ÉVIDENT QUE LE PASSAGER DOIT AUSSI AVOIR UN BON ÉQUIPEMENT.
- TOUJOURS METTRE LE PHARE QUAND ON ROULE, AFIN D'ÉTRE VU SUFFISAMMENT TÔT PAR LES AUTRES USAGERS.
- NE PAS ROULER APRÈS AVOIR CONSOMMÉ DE L'ALCOOL.
- N'UTILISER QUE DES ACCESSOIRES HOMOLOGUÉS PAR KTM. AINSI UN CARÉNAGE DE TÊTE DE FOURCHE MAL CHOISI PEUT INFLUENCER NÉGATIVEMENT LA TENUE DE ROUTE DE LA MACHINE À HAUTE VITESSE. DES SACOCHES, UN RÉSERVOIR SUPPLÉMENTAIRE, ETC... PEUVENT ÉGALEMENT AVOIR UNE INFLUENCE NÉGATIVE EN RAISON DU DÉPLACEMENT DU CENTRE DE GRAVITÉ.
- LES ROUES AVANT ET ARRIÈRE DOIVENT ÊTRE CHAUSSÉES DE PNEUS PRÉSENTANT DES DESSINS DE MÊME NATURE. RESPECTER L'HOMOLOGATION EN CE QUI CONCERNE LES PNEUS.
- VÉRIFIER ABSOLUMENT LA TENSION DES RAYONS AU BOUT DE 30 MN D'UTILISATION. SUR UNE ROUE NEUVE LA TENSION DES RAYONS DIMINUE EN UN COURT LAPS DE TEMPS. SI L'ON ROULE AVEC DES RAYONS DÉTENDUS, ILS PEUVENT S'ARRACHER, CE QUI COMPROMET LE COMPORTEMENT DE LA MACHINE (VOIR CONTRÔLE DE LA TENSION DES RAYONS).
- RESPECTEZ LE CODE DE LA ROUTE, ROULEZ DE MANIÈRE DÉFENSIVE POUR PRÉVOIR LES DANGERS SUFFISAMMENT TÔT.
- ADAPTEZ VOTRE VITESSE AUX CIRCONSTANCES ET À VOS POSSIBILITÉS.
- ROULEZ PRUDEMMENT SUR LES ROUTES OU SUR UN TERRAIN QUE VOUS NE CONNAISSEZ PAS.
- EN TOUT-TERRAIN, IL EST PRÉFÉRABLE D'ÊTRE À DEUX MOTOS, AFIN DE POUVOIR S'ENTRAIDER EN CAS DE DIFFICULTÉS.
- REMPLACER LA VISIÈRE DE CASQUE OU LES ÉCRANS DE LUNETTES DÈS QUE LE BESOIN S'EN FAIT SENTIR. EN EFFET, UNE VISIÈRE OU UN ÉCRAN RAYÉ FONT QUE L'ON EST AVEUGLÉ PAR LES PHARES OU LE SOLEIL.
- NE PAS ABANDONNER LA MACHINE TANT QUE LE MOTEUR TOURNE.

⚠ ATTENTION ⚠

- CES MODÈLES SX NE SONT PREVUS ET CONSTRUITS QUE POUR UNE PERSONNE. IL EST INTERDIT D'EMMENER UN PASSAGER.
- CES MODÈLES NE CORRESPONDENT PAS NON PLUS AUX REGLEMENTATIONS ADMINISTRATIVES EN MATIÈRE DE SECURITE ET DE CODE DE LA ROUTE. L'UTILISATION EN EST INTERDITE SUR LES ROUTES OUVERTES À LA CIRCULATION PUBLIQUE ET SUR LES AUTOROUTES.
- PENSEZ TOUJOURS QUE LES AUTRES PERSONNES PEUVENT ÊTRE GÊNEES PAR UN NIVEAU SONORE TROP IMPORTANT LORSQUE VOUS UTILISEZ VOTRE MACHINE.







Vérifications avant chaque mise en service

Utiliser la moto seulement en parfait état mécanique. Dans un souci de sécurité, il faudrait prendre pour habitude d'effectuer les vérifications suivantes avant chaque mise en service.

1 VÉRIFICATION DU NIVEAU D'HUILE DE BOÎTE
Un manque d'huile dans la boîte provoque une usure prématurée et mène à une panne de boîte.

2 CARBURANT
Vérifier le niveau dans le réservoir et bien remettre en place le tuyau de mise à l'air du bouchon.

3 CHAÎNE
Une chaîne trop lâche peut sauter, une chaîne très usée peut casser et une chaîne non graissée s'use et use anormalement le pignon et la couronne.

4 PNEUS
Vérifier l'état des pneus. S'ils présentent une entaille ou une hernie, les remplacer. La profondeur du dessin doit être conforme aux règlements administratifs. Vérifier la pression. Une usure trop importante ou une pression incorrecte affecte la tenue de route.

5 FREINS
Vérifier leur fonctionnement, contrôler le niveau de liquide dans les bocaux. Si le niveau descend au dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a plus de garniture sur les plaquettes. Faire vérifier alors le système de freinage dans un atelier KTM, car une panne se dessine.
Il faut également vérifier l'état des durites et l'épaisseur des plaquettes.
Vérifier la course à vide de la poignée et de la pédale de frein.

⚠ ATTENTION ⚠

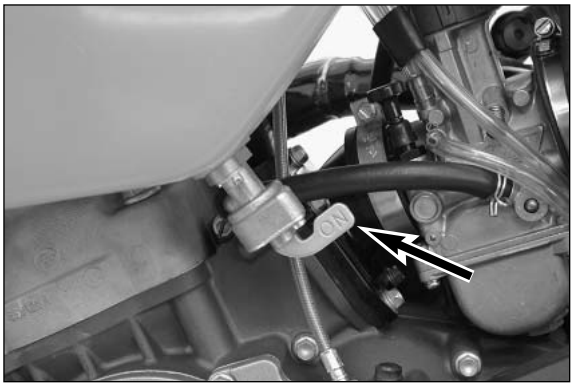
SI LA RÉSISTANCE AU LEVIER DE FREIN À MAIN OU À LA PÉDALE DE FREIN EST «SPONGIEUSE», CECI SIGNIFIE QUE LE SYSTÈME DE FREINAGE N'EST PAS EN ORDRE. FAITES-LE VÉRIFIER DANS UN GARAGE KTM AVANT DE ROULER AVEC VOTRE MOTO.

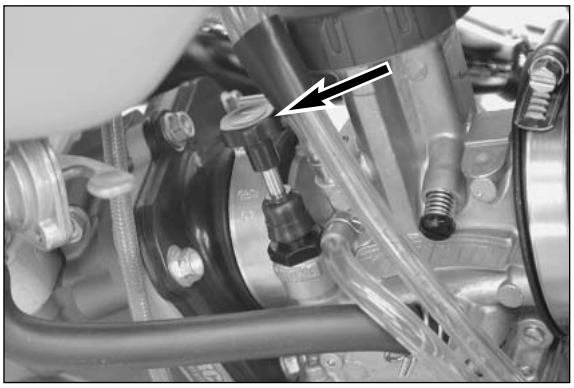
6 CÂBLES
Contrôler les réglages et vérifier si tous les câbles coulissent bien.

7 LIQUIDE DE REFROIDISSEMENT
Vérifier le niveau lorsque le moteur est froid.

8 EQUIPEMENT ÉLECTRIQUE
Quand le moteur tourne, vérifier le fonctionnement du phare, du feu rouge, du stop, des clignotants, des témoins, des bouton d'arrêt d'urgence et du klaxon.

9 CHARGEMENT
Si vous avez des bagages, vérifier leur fixation.





Démarrage moteur froid

1 Ouvrir le robinet d'essence
2 Mettre l'allumage.
3 Mettre la boîte de vitesses au point mort
4 Mettre le starter
5 Ne pas donner de gaz ou au maximum 1/3 de la poignée et actionner le kick avec vigueur sur toute sa course.

⚠ **ATTENTION** ⚠

– Il faut toujours porter des bottes pour kicker, afin d'éviter toute blessure. En effet le pied peut glisser du kick ou il peut y avoir un retour, qui est parfois violent.
– Toujours appuyer sur le kick fermement et en utilisant toute la course. Ne pas donner de gaz. En effet, en appuyant mollement et en donnant des gaz on augmente le risque de retour de kick.
– Ne pas faire démarrer le moteur et ne pas le laisser tourner dans un local clos. En effet, les gaz d'échappement sont nocifs et peuvent amener une perte de connaissance pouvant conduire à la mort. Toujours prévoir une ventilation suffisante.

! **ATTENTION** !

Ne pas faire prendre de tours au moteur froid. Il peut se produire un serrage, car le piston chauffe plus vite et donc se dilate plus rapidement que le cylindre, qui est refroidi par eau. Toujours laisser chauffer un peu le moteur, ou partir en douceur.

Démarrage moteur chaud

1 Ouvrir le robinet d'essence
2 Mettre l'allumage et mettre le bouton d'arrêt d'urgence sur la bonne position.
3 Mettre la boîte de vitesses au point mort
4 Donner les gaz sur environ la moitié de la course de la poignée et actionner le kick avec vigueur sur toute sa course

Remède quand le moteur est noyé

1 Fermer le robinet d'essence
2 Ouvrir la poignée des gaz à fond. Démonter et sécher la bougie si nécessaire.
3 Quand le moteur tourne, ouvrir à nouveau le robinet d'essence.

Démarrage

Tirer sur la poignée d'embrayage, passer la 1ère et relâcher lentement l'embrayage, tout en donnant les gaz.

⚠ **ATTENTION** ⚠

– Avant de démarrer, vérifier toujours si la béquille centrale et la béquille latérale sont complètement relevées. Si une béquille traîne sur le sol, on peut perdre le contrôle de la machine.
– Pour rouler en tout-terrain il est préférable d'utiliser l'élastique fixé au filtre à air pour bien maintenir la béquille latérale.

Passage des vitesses, Conduite

Le premier rapport sert au démarrage ainsi que dans une forte pente. Lorsque les circonstances le permettent (circulation, pente) on passe le rapport supérieur. Pour cela on coupe les gaz. Tout en tirant sur la poignée d'embrayage, on passe la vitesse, on relâche l'embrayage et l'on redonne les gaz. Si le starter est mis, il faut l'enlever dès que le moteur est chaud.
Lorsque l'on a atteint la vitesse maximale en ouvrant les gaz à fond, il faut revenir à une ouverture de 3/4 de la course de la poignée de gaz; en effet, la vitesse diminue alors très peu, mais la consommation se trouve réduite de manière importante. Ne pas donner plus de gaz que le moteur ne peut en avaler dans l'instant; ouvrir brutalement fait augmenter la consommation. Pour descendre un rapport, freiner éventuellement tout en coupant les gaz Tirer sur la poignée d'embrayage et engager le rapport inférieur. Relâcher doucement l'embrayage et redonner les gaz, ou descendre un nouveau rapport.

⚠ **ATTENTION** ⚠

– Après une chute, il faut inspecter la machine comme avant toute utilisation.
– Il faut toujours remplacer un guidon tordu. Ne jamais redresser un guidon, car le métal perd alors de ses qualités.

! ATTENTION !

- Un régime élevé quand le moteur est froid nuit à la longévité de ce dernier. Il est préférable d'effectuer quelques kilomètres à régime moyen avant d'ouvrir en grand.
- Ne jamais descendre une vitesse à plein régime. Il se produirait un surrégime qui pourrait endommager le moteur. D'autre part, le blocage de la roue arriére pourrait facilement faire perdre le contrôle de la machine.
- Dans les longues descentes, il faut de temps en temps donner quelques coups de gaz, de manière à ce que le moteur reçoive un peu d'huile qui se trouve mélangée à l'essence.
- Si des bruits non fonctionnels apparaissent quand on roule, il faut s'arrêter tout de suite, couper le moteur et prendre contact avec un atelier KTM.

Freinage

Couper les gaz et freiner en même temps de l'avant et de l'arrière. Sur le sable, le mouillé ou un sol glissant, on freinera principalement de l'arrière. Toujours bien doser, car des roues qui bloquent déstabilisent la moto et conduisent à la chute. Descendre les vitesses en fonction du ralentissement. Dans les grandes descentes, utiliser le frein moteur.
Descendre une à deux vitesses en prenant garde toutefois de ne pas effectuer de surrégime. Ainsi on aura moins à freiner et les freins ne chaufferont pas.

⚠ ATTENTION ⚠

- Quand il pleut, quand on a lavé la machine, après un passage dans l'eau ou simplement quand le terrain est mouillé l'efficacité du freinage peut se produire après un temps de réaction. En effet, il faut d'abord que les freins sèchent ou se nettoient.
- Pareillement l'efficacité du freinage peut se faire avec un temps de retard quand on roule sur une route qui a été salée ou qui est sale. Les freins doivent d'abord se nettoyer.
- Quand les disques sont sales il se produit une plus grande usure des disques et des plaquettes.
- Lors du freinage, le disque, les plaquettes, la pince et le liquide s'échauffent. Plus ils chauffent, moins le freinage est bon. Dans les cas extrêmes, le freinage devient nul.
- Si la résistance au levier de frein à main ou à la pédale de frein est «spongieuse», ceci signifie que le système de freinage n'est pas en ordre. Faites-le vérifier dans un garage KTM avant de rouler avec votre moto.

Arrêt et béquillage

Freiner la machine et passer au point mort. Pour couper le moteur, appuyer sur le bouton de masse jusqu'à l'arrêt complet, ou couper le contact. Fermer le robinet d'essence.

⚠ ATTENTION ⚠

Les dégagements de chaleur peuvent être intenses tant au niveau du moteur, que de l'échappement, que du radiateur, que des disques de frein, que des amortisseurs. On fera donc attention avant d'y toucher et on garera la machine de manière à éviter tout contact fortuit.

! ATTENTION !

- Lorsqu'on arrête le moteur, il faut fermer le robinet d'essence, sinon le carburateur peut déborder et l'essence rentrer dans le moteur.
- Ne jamais garer la moto là où il y a danger d'incendie en raison d'herbes sèches ou de matières facilement inflammables.
- La béquille latérale est conçue uniquement pour supporter le poids de la moto. Si l'on s'assied sur la moto et fait porter à la béquille ce poids supplémentaire, elle peut s'abîmer ainsi que le cadre et la moto peut tomber.

Carburant

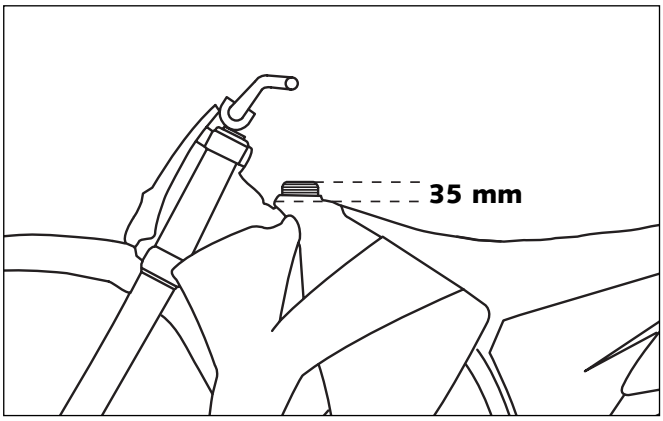
125-300: Super carburant sans plomb d'un **indice d'octane de 95** mélange à l'huile 2-temps haute qualité.
Mélange 1:40 - 1:60. Ne pas effectuer le mélange à l'avance. KTM recommande Motorex Cross Power 2T.

⚠ ATTENTION ⚠

L'essence s'enflamme facilement et elle est nocive. La plus grande prudence est recommandée. Ne pas faire le plein à proximité d'une flamme ou d'une cigarette. Toujours arrêter le moteur. Faire attention à ne pas renverser d'essence sur l'échappement ou le moteur tant que la machine est chaude. Essuyer aussitôt les éclaboussures. En cas d'ingestion ou d'éclaboussure dans les yeux, il faut consulter aussitôt un médecin.

! ATTENTION !

- N'employer que du supercarburant d'un indice d'octane de 95 mélangé à une huile 2-temps de qualité. Un autre carburant peut endommager le moteur.
- Ne jamais faire son mélange avec une huile deux-temps prémélangée, une huile pour moteur hors-bord ou une huile moteur ordinaire.
- Ne pas utiliser un mélange vieux de plus d'une semaine. En effet le pouvoir lubrifiant de certaines huiles deux-temps peut s'altérer très vite.
- Employer uniquement de l'huile 2-temps de qualité produite par une grande marque (Motorex Cross Power 2T).
- Ne pas mélanger une huile minérale avec une huile de synthèse.
- Un manque d'huile provoque une usure prématurée dú moteur. Trop d'huile provoque un dégagement de fumée et l'encrassement de la bougie.
- Si la machine est équipée d'un pot à catalyse, il ne faut jamais utiliser d'essence au plomb, qui détruirait le pot.
- Le carburant augmente de volume avec la température. Ne pas remplir le réservoir à ras bord (Cf. Figure).



PLAN DE GRAISSAGE ET D'ENTRETIEN

125/200 SX/EXC
250/300 SX/MXC/EXC

	Une moto propre fait économiser temps et argent!	1ère révision après 10 heures ou 1000 Km	après 20 heures ou 2000 km	après 4000 km ou 1x par an
MOTEUR	Vérifier le niveau de boîte		●	
	Vidanger la boîte	●		●
	Vérifier la bougie, régler les électrodes	●	●	
	hanger la bougie			●
CARBURATEUR	Vérifier état et étanchéité pipe et manchon de carbu			●
	Vérifier le ralenti	●		●
	Vérifier état et position durites de mise à l'air	●		●
ACCESSOIRES	Vérifier étanchéité circuit de refroidissement, antigel	●		●
	Vérifier étanchéité et fixation échappement			●
	Vérifier état, souplesse et position des câbles, régler, graisser	●		●
	Vérifier niveau dans maître-cylindre d'embrayage	●	●	●
	Nettoyer filtre à air et boîtier			●
	Vérifier état et position des fils électriques			●
	Vérifier réglage du phare			●
	Vérifier fonctionnement circuit électrique (code/phare, stop, clignotants, témoins, éclairage compteur, klaxon, coupe-circuit, commodos)	●		●
FREINS	Vérifier niveau liquide de frein, épaisseur des plaquettes, disques	●		●
	Vérifier état et étanchéité durites de frein	●		●
	Vérifier état, course à vide pédale et poignée de frein, régler	●		●
	Vérifier serrage vis circuit de frein	●		●
PARTIE-CYCLE	Vérifier fonctionnement et étanchéité fourche et amortisseur	●		●
	Nettoyer les cache-poussière			●
	Purger les bras de fourche			●
	Vérifier l'ancrage du bras oscillant			●
	Vérifier/régler les roulements de direction	●		●
	Vérifier serrage de toutes les vis partie-cycle (tés, écrous et vis des broches, ancrage bras, amortisseur)	●		●
ROUES	Vérifier tension des rayons et voile des jantes			●
	Vérifier état et pression des pneus	●		●
	Vérifier état chaîne, pignon, couronne, guides; tension chaîne	●		●
	Graisser la chaîne	●		●
	Vérifier le jeu des roulements de roue	●		●

TRAVAUX D'ENTRETIEN IMPORTANTS RECOMMANDÉS POUVANT ÊTRE DEMANDÉS EN SUPPLÉMENT!

	au moins 1x par an	Tous les 2 ans ou 20000 km
Vérifier fonctionnement valve à l'échappement	●	
Entretien complet de la fourche	●	
Entretien complet de l'amortisseur		●
Nettoyer et graisser roulements de direction et caches	●	
Nettoyer et régler le carburateur	●	
Remplacer la fibre de verre du pot terminal	●	
Traiter les raccords et contacteurs électriques avec un aérosol	●	
Remplacer l'huile de l'embrayage hydraulique	●	
Remplacer le liquide de frein	●	

EN USAGE COMPÉTITION IL FAUT FAIRE LA RÉVISION DES 4000 KM APRÉS CHAQUE COURSE!
IL NE FAUT PAS DÉPASSER LA RÉVISION DE PLUS DE 5 HEURES OU DE 500 KM.
LES R'EVISIONS DANS LES ATELIERS KTM NE REMPLACENT PAS LES CONTRÔLES ET L'ENTRETIEN PAR LE!

Vérifications et travaux d'entretien importants à effectuer par le pilote

	Avant chaque utilisation	Après chaque lavage	En utilisation tout-terrain	1x par an
Vérifier niveau huile de boîte	●			
Vérifier niveau liquide de frein	●			
Vérifier état des garnitures de frein	●			
Vérifier fonctionnement de l'éclairage	●			
Vérifier fonctionnement du klaxon	●			
Graisser câbles et embouts, régler		●		
Purger régulièrement les bras de fourche			●	
Sortir régulièrement les cache-poussière, nettoyer			●	
Nettoyer la chaîne, graisser, vérifier tension, régler si nécessaire		●	●	
Nettoyer filtre à air et boîtier			●	
Vérifier état des pneus et pression	●			
Vérifier niveau liquide de refroidissement	●			
Vérifier étanchéité durites d'essence	●			
Vider cuve de carbu, nettoyer		●		
Vérifier état de toutes les commandes	●			
Vérifier freinage	●	●		
Passer anticorrosion à la cire sur pièces nues (excepté freins et échappement)		●		
Mettre aérosol sur contacteur/antivol de direction et bouton éclairage		●		
Vérifier régulièrement serrage tous écrous, vis, colliers				●

VÉRIFICATIONS RECOMMANDÉES EN CE QUI CONCERNE LE MOTEUR 125/200/250/300 SX ET EXC UTILISÉ EN COMPÉTITIONS D'ENDURO (A DEMANDER EN PLUS À L'AGENT KTM)

	30 heures	45 heures	60 heures	90 heures	120 heures	135 heures
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	●	●	●	●	●	●
Usure des disques d'embrayage	●	●	●	●	●	●
Contrôle de la longueur des ressorts d'embrayage	●	●	●	●	●	●
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	●	●	●	●	●	●
Contrôle du bon fonctionnement de la valve à l'échappement	●	●	●	●	●	●
Contrôle du faux-rond en bout d'embiellage	●	●	●	●	●	●
Contrôle du jeu radial de la tête de bielle	●		●		●	
Contrôle du jeu radial au pied de bielle	●		●		●	
Remplacement des roulements d'embiellage	●		●		●	
Remplacement des roulements d'embiellage et de bielle		●		●		●
Contrôle de l'usure de toute la boîte, y compris les roulements et le guide-fourchettes		●		●		●

VÉRIFICATIONS RECOMMANDÉES EN CE QUI CONCERNE LE MOTEUR 125/200/250/300 EXC UTILISÉ ENDURO COMME LOISIR (A DEMANDER EN PLUS À L'AGENT KTM)

	60 heures	90 heures	120 heures	180 heures	240 heures	270 heures
Contrôle de l'usure des clapets d'admission	●	●	●	●	●	●
Usure des disques d'embrayage	●	●	●	●	●	●
Contrôle de la longueur des ressorts d'embrayage	●	●	●	●	●	●
Contrôle de l'usure du cylindre et du piston	●	●	●	●	●	●
Contrôle du bon fonctionnement de la valve à l'échappement	●	●	●	●	●	●
Contrôle du faux-rond en bout d'embiellage	●	●	●	●	●	●
Contrôle du jeu radial de la tête de bielle	●		●		●	
Contrôle du jeu radial au pied de bielle	●		●		●	
Contrôle des roulements d'embiellage	●		●		●	
Remplacement des roulements d'embiellage et de bielle		●		●		●
Contrôle de l'usure de toute la boîte, y compris les roulements et le guide-fourchettes		●		●		●

REMARQUE: S'IL S'AVÈRE LORS DU CONTRÔLE QUE LES TOLÉRANCES SONT DÉPASSÉES, IL FAUT REMPLACER LES ÉLÉMENTS CONCERNÉS.

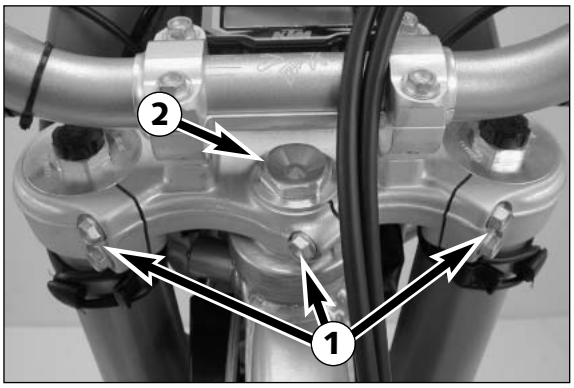
TRAVAUX D'ENTRETIEN PARTIE-CYCLE ET MOTEUR

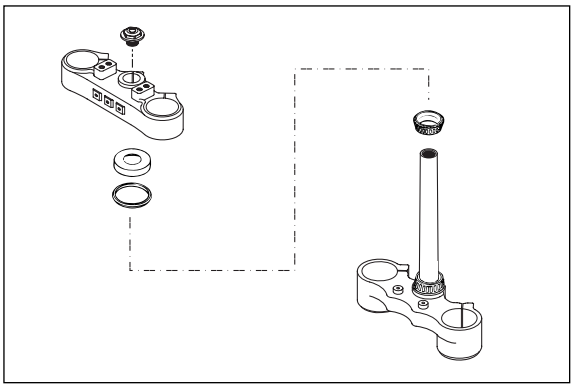
⚠ ATTENZIONE ⚠

TOUS LES TRAVAUX D'ENTRETIEN ET RÉGLAGES MARQUÉS D'UNE * EXIGENT DES CONNAISSANCES TECHNIQUES. POUR DES RAISONS DE SÉCURITÉ ON FERA EFFECTUER CES TRAVAUX DANS UN ATELIER KTM. LA MOTO Y EST ENTRE LES MAINS EXPERTES D'UN PERSONNEL SPÉCIALEMENT FORMÉ.

! ATTENTION !

- Autant que possible ne pas employer de nettoyer haute pression pour nettoyer la machine, car de l'eau pourrait alors pénétrer dans les roulements, le carburateur, les connexions électriques, etc.
- Lors du transport de votre KTM, veillez à ce qu'elle soit bien maintenue en position verticale par des sangles ou autres fixations et que le robinet soit sur la position OFF. Si la machine se couche, de l'essence peut s'échapper du carburateur ou du réservoir.
- Utiliser uniquement les vis spéciales livrées par KTM et qui possèdent la bonne longueur de filetage pour fixer les déflecteurs sur le réservoir. Si l'on utilise d'autres vis ou des vis plus longues, le réservoir peut se mettre à fuir.
- Ne pas employer de rondelles grower ou éventail sous les écrous de fixation moteur. Ces rondelles s'incrustent dans le cadre et l'écrou se desserre. Il faut employer des écrous auto-bloquants.
- Avant d'effecteur tout travail d'entretien, il faut laisser refroidir la machine, afin d'éviter de se brûler.
- L'huile, la graisse, les filtres, l'essence, les détergents etc. doivent être éliminés correctement. Respecter la réglementation locale.
- Ne déversez jamais l'huile usagée dans des canalisations ou dans la nature. Un litre d'huile peut polluer 1 million de litres d'eau.





Vérification et réglage des roulements de direction *

Il faut vérifier régulièrement le jeu de la direction. Pour vérifier, on cale la moto sous le cadre, de manière à ce que la roue avant ne porte plus. On secoue alors la fourche d'avant en arrière. Pour régler, on desserre les 5 vis ❶ du té supérieur et l'on resserre l'écrou ❷ jusqu'à supprimer le jeu. Ne pas serrer l'écrou à fond, ce qui endommagerait les roulements. Avec un maillet en plastique, on tapote sur le té de manière à supprimer les contraintes. Resserrer les 5 vis (20 Nm).

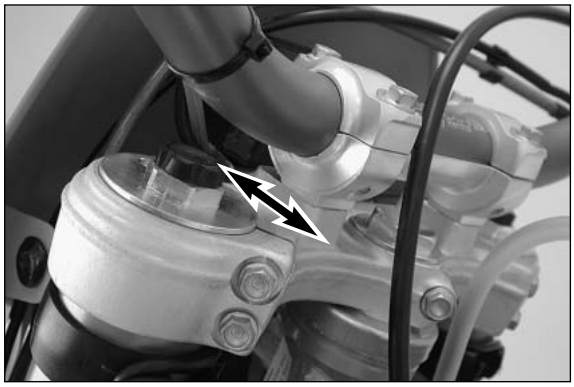
⚠ ATTENTION ⚠

S'il y a du jeu dans les roulements de direction, la tenue de route s'en trouve affectée. Cela peut même aller jusqu'à une perte de contrôle du véhicule.

! ATTENTION !

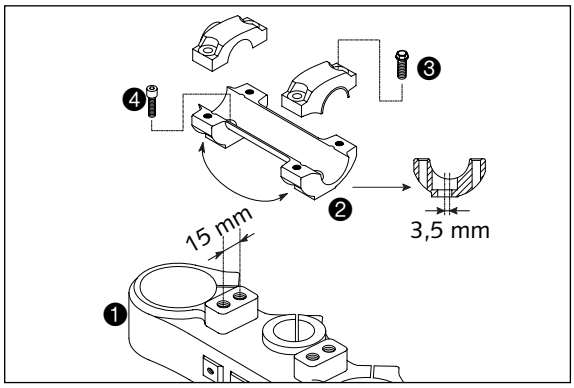
Si l'on roule quelque temps avec du jeu dans les roulements de direction, les roulements ainsi que leur logement dans la colonne se trouvent endommagés.

Les roulements de direction doivent être graissés au moins une fois par an (par exemple avec Motorex Long Therm 2000).



Réglage de la position du guidon

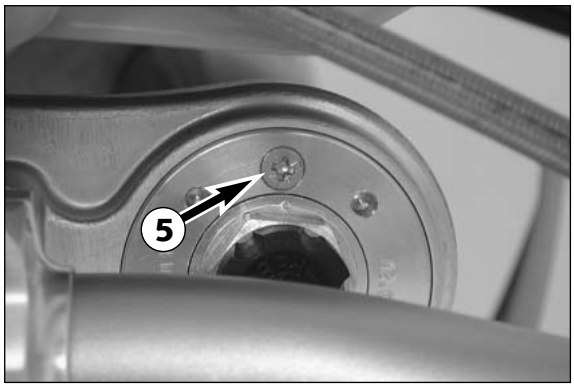
Il existe une marge de réglage de 22 mm, ce qui permet de monter le guidon à sa main.
Sur le té supérieur de fourche ❶ il y a deux perçages espacés de 15 mm. Les percages sur le support de guidon ❷ sont désaxés de 3,5 mm. Cela donne quatre possibilités de montage.



Enlever les vis ❸ des demi-coquilles supérieures et les vis ❹ du support de guidon. Choisir la position pour le support et serrer les vis ❹ à 40 Nm. Mettre en place le guidon et les demi-coquilles et serrer les vis ❸ à 20 Nm. L'espace entre le support de guidon et les demi-coquilles doit être le même vers l'avant et vers l'arrière.

⚠ **ATTENTION** ⚠

LES VIS ❹ DEVRONT ÊTRE RESSERRÉES AVEC LOCTITE 243.

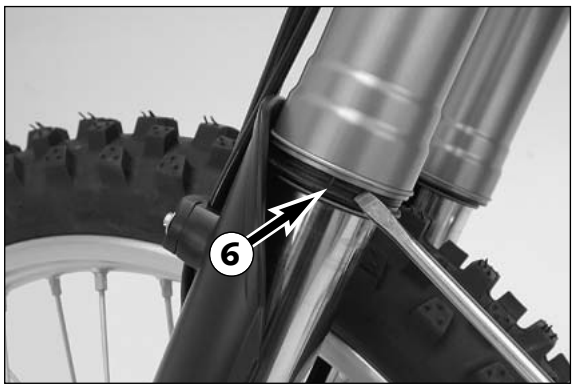


Vis de purge de la fourche

Après 5 heures d'utilisation en compétition il faut desserrer les vis de purge ❺ de quelques tours afin de laisser échapper l'air qui pourrait créer une surpression. Pour cela, mettre la machine sur un support de manière à ce que la roue avant ne touche pas le sol. Si l'on utilise la moto principalement sur la route, il suffit d'effectuer ce travail lors des révisions périodiques.

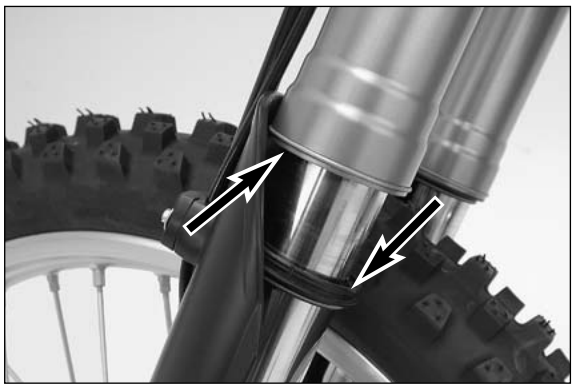
! **ATTENTION** !

UNE PRESSION TROP FORTE DANS LA FOURCHE PEUT CAUSER UNE FUITE. SI LA FOURCHE FUIT, IL FAUT COMMENCER PAR DÉVISSER LES VIS DE PURGE, AVANT QUE DE FAIRE CHANGER LES JOINTS.



Nettoyage des cache-poussière de la fourche

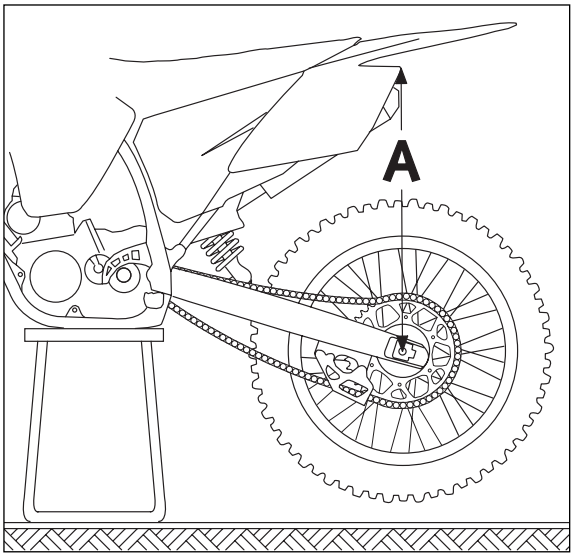
Les cache-poussière ❻ ont pour but d'essuyer la poussière et la saleté qui se déposent sur les tubes de fourche. Avec le temps la saleté peut toutefois passer derrière le cache-poussière. Si on ne l'enlève pas, c'est l'étanchéité des joints spi qui peut être remise en cause.
Avec un tournevis faire sortir les cache-poussière de leur logement et les pousser vers le bas.



Nettoyer à fond les cache-poussière, les tubes plongeurs et les tubes extérieurs et bien les lubrifier avec un aérosol au silicone ou avec de l'huile moteur. A la main, renfoncer les cache-poussière dans leur logement.

⚠ **ATTENTION** ⚠

IL NE FAUT PAS QU'IL Y AIT DE L'HUILE AU SILICONE SUR LE PNEU AVANT OU LE DISQUE DE FREIN. L'ADHÉRENCE DU PNEU ET L'EFFICACITÉ DU FREIN S'EN TROUVERAIENT TRÈS COMPROMISES.

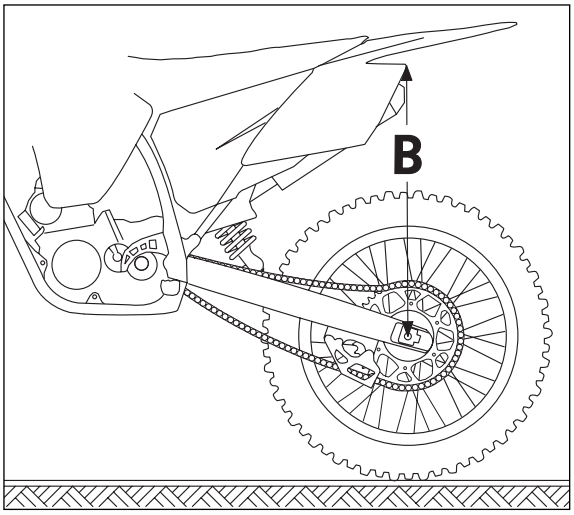


Réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote

Pour obtenir un comportement optimal de la machine et pour ne pas endommager la fourche, ni l'amortisseur, ni le bras oscillant, ni le cadre il faut adapter le réglage de base des suspensions au poids du pilote. Lorsqu'elles sont livrées, les machines KTM tout-terrain sont prévues pour un pilote de 70 à 80 kg (y compris son équipement complet). Si l'on n'est pas dans cette marge, il convient de modifier le réglage de base des suspensions en conséquence. Une petite différence de poids peut être compensée par un réglage de la précontrainte des ressorts. Une différence plus importante exige un changement des ressorts.

Réglage de l'amortisseur et contrôle du ressort

C'est l'enfoncement en charge qui indique si le ressort est approprié au pilote. Mais avant cela il faut absolument que l'enfoncement en statique soit correct.



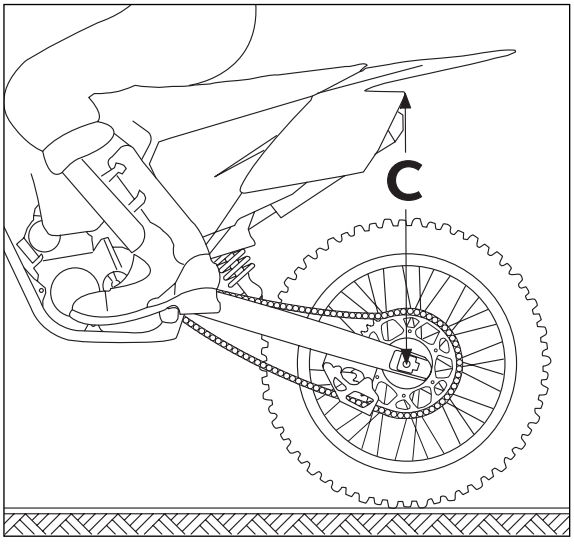
Détermination de l'enfoncement en statique de l'amortisseur

L'enfoncement en statique doit être autant que possible de 35 mm exactement. Une variation de plus de 2 mm peut influencer le comportement de la machine de manière importante.
Procédure:

- B- Mettre la moto sur une béquille de manière à ce que la roue arrière ne touche plus le sol.
- Mesurer à la verticale la distance entre l'axe de roue arrière et un repère tracé par exemple sur le cache latéral. Noter cette valeur A.
- Remettre la moto sur ses roues.
- Une personne tient la moto bien verticale.
- On mesure alors à nouveau la distance entre l'axe de roue arrière et le repère précédent. C'est la valeur B.
- L'enfoncement en statique est la différence entre A et B.

EXEMPLE:
Moto sur la béquille (valeur A) . . . . . .600 mm
Moto sur ses roues (valeur B) . . . . . .– 565 mm
Enfoncement en statique . . . . . .35 mm

Si la valeur de l'enfoncement est inférieure, il faut augmenter la précontrainte du ressort de l'amortisseur. Si la valeur est supérieure, il faut réduire la précontrainte. Voir chapitre modification de la précontrainte du ressort de l'amortisseur.

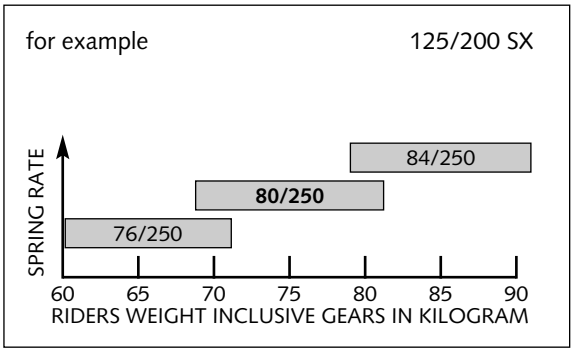


Détermination de l'enfoncement de l'amortisseur en charge

- Quelqu'un tenant la moto en équilibre, le pilote tout équipé s'assied en position normale (les pieds sur les repose-pied). Faire jouer plusieurs fois les suspensions afin qu'elles prennent leur position d'équilibre.
- Une autre personne mesure alors la distance entre les deux points précédents, la moto étant donc en charge. C'est la valeur C.
- L'enfoncement en charge est la différence entre les valeurs A et C.

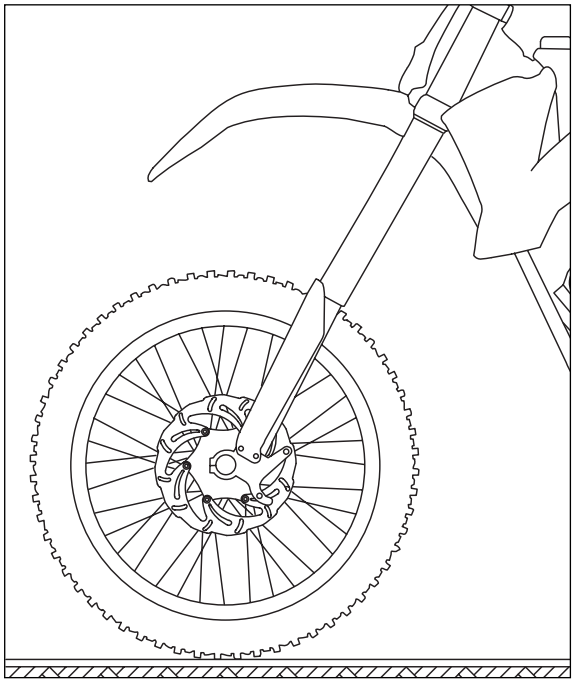
EXEMPLE:
Moto sur la béquille (valeur A) . . . . . .600 mm
Moto sur ses roues avec le pilote dessus (valeur C) . . . . . .– 510 mm
Enfoncement en charge . . . . . .90 mm

L'enfoncement en charge doit être de 90 à 105 mm.
Si la valeur est inférieure à 90 mm, le ressort est trop dur (force du ressort trop importante). Si la valeur est supérieure à 105 mm, le ressort est trop souple (force du ressort trop faible).
La force du ressort est indiquée sur le côté de celui-ci (par ex. 80/250). Le type de l'amortisseur est gravé sur le dessous du réservoir.
Les illustrations permettent de déterminer quel ressort il faut monter. Le ressort standard est indiqué en gras (par ex. 1218Y767).
Si l'on change le ressort, il faut régler à nouveau l'enfoncement en statique pour qu'il soit de 35 mm (+/- 2 mm).



MODELL	SOFTER	STANDARD	HARDER
1218Y767 125/200 SX	76/250	**80/250**	84/250
1218Y768 125/200 EXC **1218Y769** 250 SX	80/250	**84/250**	88/250
1218Y770 250/300 MXC, EXC	84/250	**88/250**	92/250

D'après notre expérience, l'amortissement à la compression peut rester tel qu'il est. Pour un ressort plus faible, l'amortissement à la détente peut être diminué de quelques crans; pour un ressort plus fort, il peut être augmenté de quelques crans.



Vérification du réglage de base de la fourche

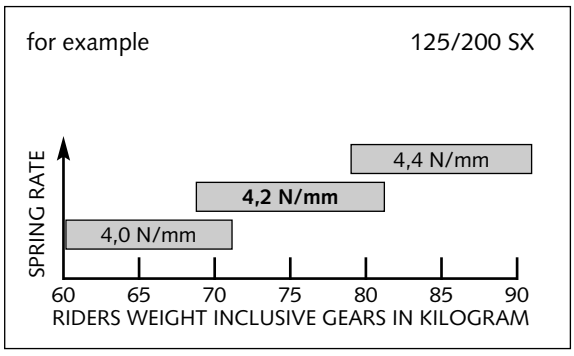
Pour des raisons diverses il n'est pas possible de déterminer avec précision la valeur de l'enfoncement en charge de la fourche. Si le poids du pilote ne correspond pas tout à fait à la norme, on peut compenser en modifiant la précontrainte des ressorts, comme sur l'amortisseur. Si toutefois la fourche talonne fréquemment (c'est-à-dire vient taper en bout de course), il faut absolument monter des ressorts plus durs afin que la fourche et le cadre ne soient pas endommagés.

Modification de la précontrainte de la fourche (modèles SX)

La fourche des modèles SX est équipée du système Preload Adjuster, qui permet de modifier très facilement la précontrainte. En tournant les vis de réglage (position de base = vis en position moyenne) on peut faire varier la précontrainte de +/- 9 mm.
N.B.:
Tourner les vis de manière identique sur les deux bras de fourche. Une précontrainte différente dans chaque bras fait que la fourche répond moins bien.

Modification de la précontrainte de la fourche (modèles MXC/EXC)

Pour modifier la précontrainte sur ces fourches, il faut en partie les démonter (cf. manuel White Power). On peut se procurer des entretoises de 1,5 / 2,5 et 5 mm (cf. catalogue des pièces détachées). La précontrainte maximale des ressorts ne doit toutefois pas dépasser 20 mm.
Le système Preload Adjuster, tel qu'il existe sur les modèles SX, peut se monter après-coup sur les fourches MXC/EXC.
N.B.:
White Power règle très minutieusement la pression des ressorts au moyen d'entretoises. Les variations normales dans la fabrication sont compensées par des entretoises de tailles différentes. C'est ce qui peut expliquer que les ressorts des deux bras de fourche aient des entretoises différentes. Il ne faut donc pas mélanger les ressorts et les entretoises.

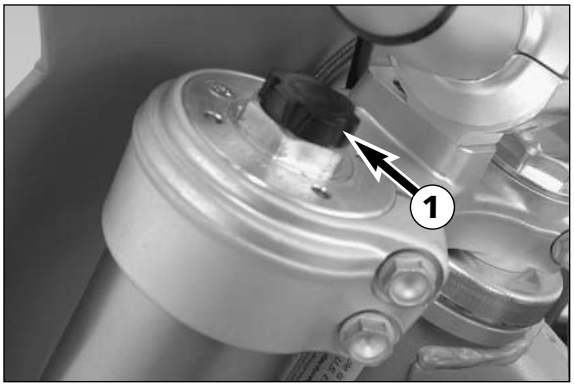


Remplacement des ressorts de fourche

Si le poids du pilote se situe en dessous de 70 kg ou au dessus de 80 kg; il faut changer les ressorts de fourche. Les illustrations permettent de déterminer quel ressort il faut monter. Le ressort standard est indiqué en gras. Le type de la fourche est gravé dans les bouchons en haut de la fourche.
En cas d'incertitude il convient de s'adresser à un atelier KTM.

MODELL	SOFTER	STANDARD	HARDER
1418Y743 125/200 SX	4,0 N/mm	**4,2 N/mm**	4,4 N/mm
1418Y744 125/200 EXC	3,6 N/mm	**3,8 N/mm**	4,0 N/mm
1418Y745 250 SX	4,2 N/mm	**4,4 N/mm**	4,6 N/mm
1418Y746 250/300 MXC, EXC	3,8 N/mm	**4,0 N/mm**	4,2 N/mm

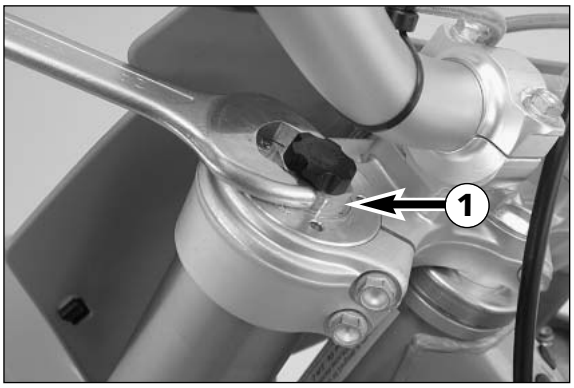
D'après notre expérience, l'amortissement à la compression peut rester tel qu'il est. Pour un ressort plus faible, l'amortissement à la détente peut être diminué de quelques crans; pour un ressort plus fort, il peut être augmenté de quelques crans.

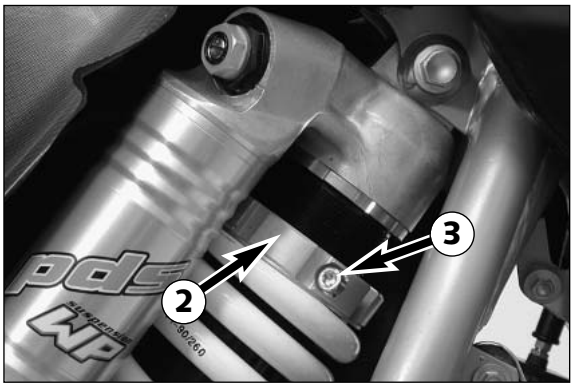


Réglage de la précontrainte de la fourche (SX)

Sur les modèles SX il est possible de faire varier la précontrainte de 10 mm au moyen de la vis de réglage ❶.
En tournant dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la précontrainte, dans le sens contraire, on la diminue.
Modifier la précontrainte des ressorts n'a pas d'influence sur le réglage de l'amortissement à la détente.
Toutefois le principe veut que pour une précontrainte accrue on augmente aussi l'amortissement à la détente.

RÉGLAGE DE BASE :
Desserrer la vis de réglage jusqu'en butée, puis la serrer de deux tours.

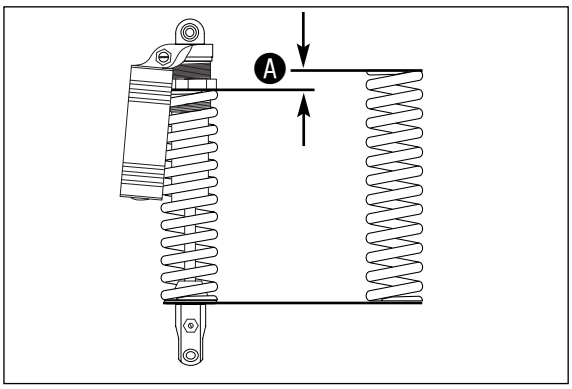




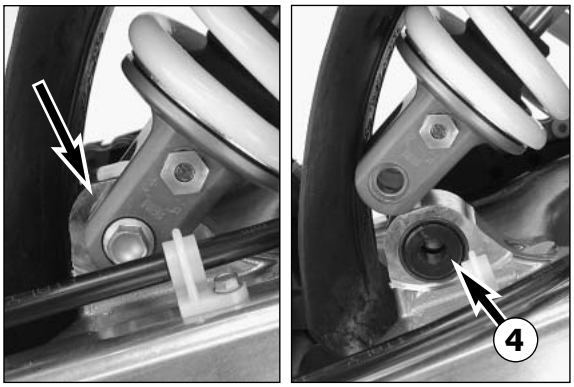
Modification de la prétension du ressort du montant de suspension

La précontrainte du ressort se règle en tournant la bague ❷. Pour ce faire il est préférable de déposer l'amortisseur et de le nettoyer à fond.
REMARQUE:
– Avant de modifier la précontrainte du ressort, il faut noter le réglage de base, par exemple le nombre de filets visibles au-dessus de la bague de réglage.
– Pour 1 tour de bague ❷, la précontrainte varie d'environ 1,75 mm.

Desserrer la vis de fixation ❸ et avec la clef à ergot contenue dans l'outillage de bord, faire tourner la bague. Quand on tourne dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, on réduit la précontrainte; dans le sens des aiguilles d'une montre on augmente la précontrainte.
Une fois le réglage effectué, resserrer la vis de fixation ❸ à 8 Nm.



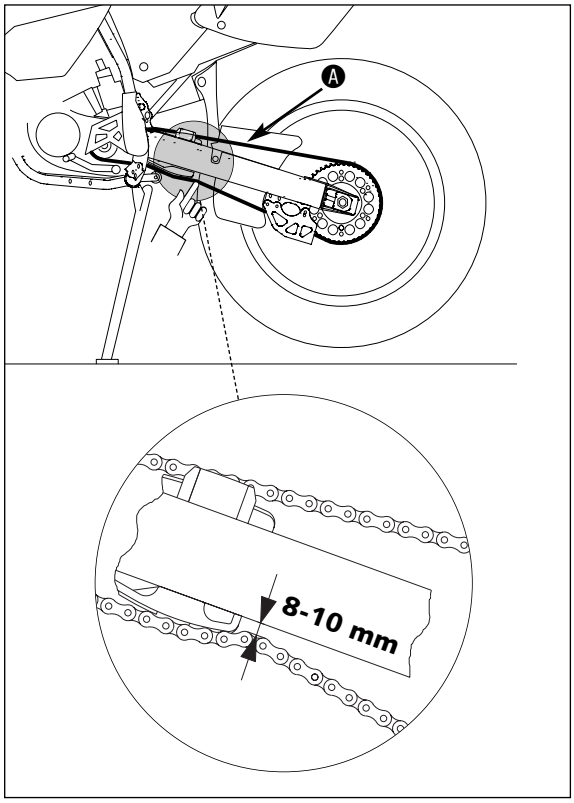
VALEURS DE RÉGLAGE DE LA PRÉCONTRAINTE ❹ :
précontrainte minimale . . . . . 4 mm
PRÉCONTRAINTE STANDARD . . 4 mm (125, 200) / 5 mm (250, 300)
précontrainte maximale . . . . . 10 mm



Ancrage de l'amortisseur

L'ancrage ❹ pour l'amortisseur PDS sur le bras oscillant est traité au téflon et il ne faut ni legraisser ni employer un quelconque lubrifiant. Ces produits détruiraientla couche de téflon, ce qui réduirait considérablement la durée de vie.

Faire attention quand on nettoie avec un jethaute pression à ne pas diriger le jet sur l'ancrage.

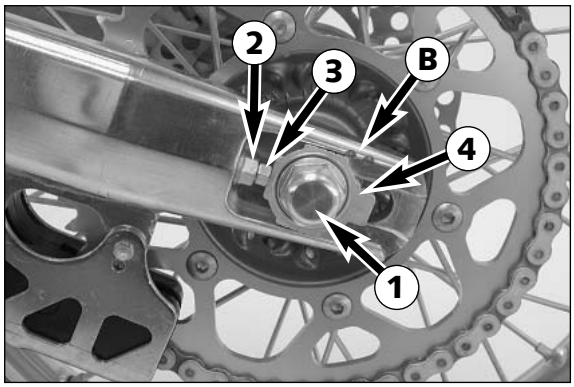


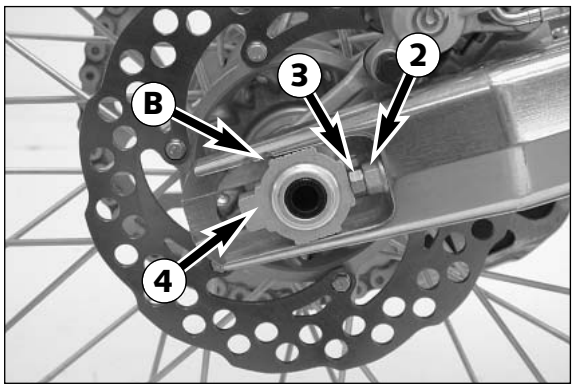
Chaîne tension

Pour contrôler la tension de la chaîne, caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue arrière ne porte plus sur le sol.
Pousser sur la chaîne vers le haut en bout de patin. La distance entre la chaîne et le bras oscillant doit être d'environ 8 - 10 mm. Le brin supérieur ❹ doit alors être tendu (cf. illustration).
Corriger la tension si nécessaire.

⚠ **ATTENTION** ⚠

– SI LA CHAÎNE EST TROP TENDUE, LES ÉLÉMENTS DE LA TRANSMISSION SENCONDAIRE, À SAVOIR LA CHAÎNE, LE PIGNON, LA COURONNE, LES ROULEMENTS EN SORTIE DE BOÎTE ET À LA ROUE ARRIÈRE SUBISSENT UNE CONTRAINTE SUPPLÉMENTAIRE. EN PLUS D'UNE USURE PRÉMATURÉE IL PEUT MÊME SE PRODUIRE UNE RUPTURE DE CHAÎNE.
– SI EN REVANCHE LA CHAÎNE EST TROP LÂCHE, ELLE PEUT SAUTER, BLOQUER LA ROUE ARRIÈRE OU ENDOMMAGER LE MOTEUR.
– DANS LES DEUX CAS ON PEUT ALORS PERDRE LE CONTRÔLE DE LA MACHINE.





Ajustment de la tension de la chaîne

Desserrer l'écrou à épaulement ❶, débloquer les contre-écrous ❷ et faire-tourner de manière égale les vis de réglage ❸ à gauche et à droite.
Afin que la roue arrière soit correctement positionnée, il convient qu'il y ait une correspondance entre les repères des tendeurs à droite et à gauche d'une part, et les repères ❽ sur le bras d'autre part. Serrer les contre-écrous des vis de réglage.
Avant de serrer la broche, vérifier que les tendeurs ❹ sont bien contre les vis de réglage et que les deux roues sont dans le même axe.
Serrer l'écrou à épaulement ❶ à 80 Nm.

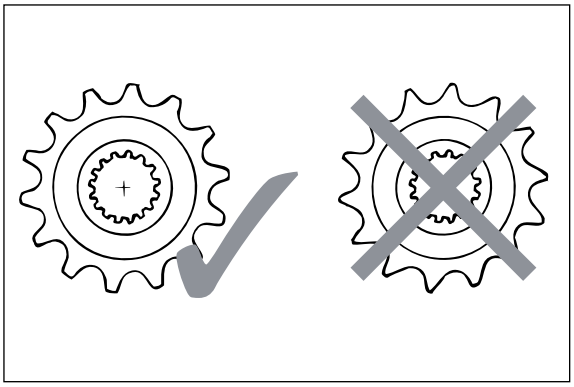
⚠ **ATTENTION** ⚠

– AU CAS OÙ VOUS NE DISPOSERIEZ PAS DE CLÉ DYNAMOMÉTRIQUE LORS DU MONTAGE, FAITES AJUSTER LE COUPLE DE SERRAGE DÈS QUE POSSIBLE DANS UN ATELIER KTM. UNE BROCHE DE ROUE MAL SERRÉE PEUT ENTRAÎNER UN DÉFAUT DE TENUE DE ROUTE.
– SERRER L'ÉCROU À ÉPAULEMENT AU COUPLE PRESCRIT. UNE BROCHE MAL SERRÉE PEUT PROVOQUER UNE INSTABILITÉ DE LA MACHINE.

REMARQUE
Grâce à la grande plage de réglage des tendeurs (32 mm), on peut utiliser des démultiplications secondaires différentes pour une même longueur de chaîne. On peut retourner les tendeurs ❹ à 180°.

! **ATTENTION** !

METTRE LES TENDEURS DE CHAÎNE TOUJOURS DE MANIÈRE SEMBLABLE.



Entretien de la chaîne

Les chaînes à joints toriques ne requièrent que peu d'entretien. On les nettoie à grande eau sans employer de brosse ni de décapant. Lorsqu'elles sont sèches, on peut utiliser un aérosol spécial (Motorex Chainlube 622) pour ces chaînes.

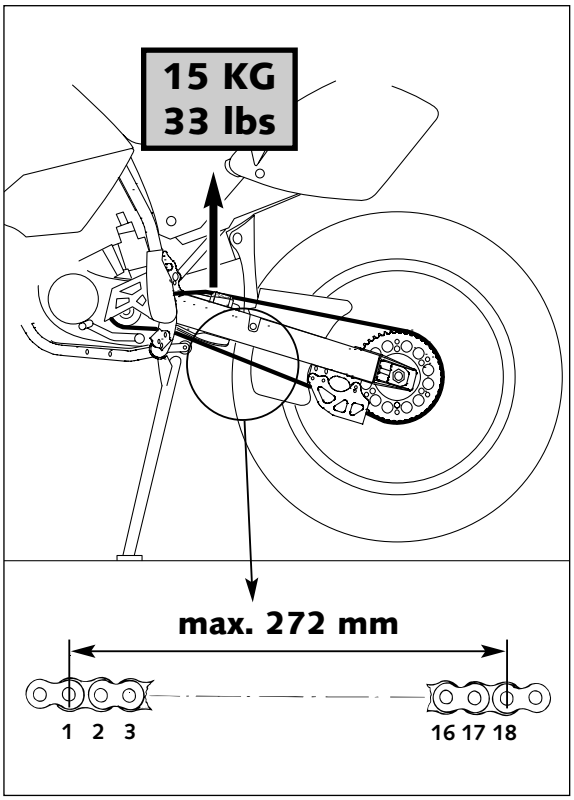
⚠ ATTENTION ⚠

VEILLER À CE QU'AUCUN LUBRIFIANT NE SE DÉPOSE SUR LE PNEU ARRIÈRE OU LE DISQUE DE FREIN. LE PNEU GLISSERAIT ET LE FREIN PERDRAIT BEAUCOUP EN EFFICACITÉ, CE QUI POURRAIT AMENER UNE PERTE DE CONTRÔLE DE LA MOTO.

! ATTENTION !

L'ATTACHE RAPIDE DOIT AVOIR SON CÔTÉ FERMÉ VERS L'AVANT DANS LE SENS NORMAL DE ROTATION.

Il faut également vérifier l'état du pignon et de la couronne ainsi que du guide-chaîne. Les remplacer si nécessaire.

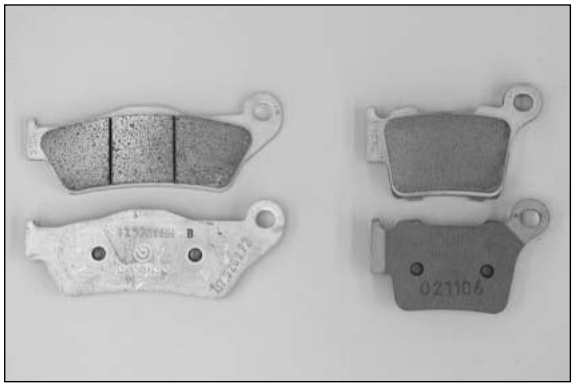


Usure de la chaîne

Pour mesurer l'usure de la chaîne, on procédera de la manière suivante: mettre la boîte de vitesses au point mort et tirer sur le brin supérieur de la chaîne vers le haut avec une force de 10 à 15 kg (cf. figure). Sur le brin inférieur, mesurer alors la distance existant entre 18 rouleaux. L'écart maximum autorisé est de 272 mm, et il implique le remplacement de la chaîne. Comme les chaînes ne s'usent pas toujours régulièrement, il convient d'effectuer la mesure en plusieurs endroits.
NOTA BENE:
Quand on remplace la chaîne, il vaut mieux remplacer aussi le pignon et la couronne, car des dents usées usent prématurément la chaîne.

! ATTENTION !

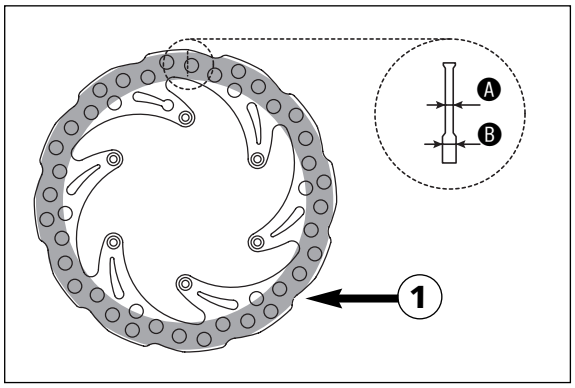
SI VOUS INSTALLEZ UN PIGNON À 14 DENTS, L'EPAULEMENTS DOIT SE TROWER À L'INTERIEUR
FREINER LES VIS DE FIXATION DE LA COURONNE À LA LOCTITE ET LES SERRER EN CROIX.
COUPLE DE SERRAGE DES ÉCROUS 35 NM.
COUPLE DE SERRAGE DES VIS 50 NM.



Remarques de principe concernant les freins à disque KTM

PINCES:
Les pinces montées sur ces modèles sont du type flottant, c'est-à-dire qu'elles ne sont pas montées rigides sur le support. Le fait qu'elles puissent se déplacer latéralement entraîne un contact optimal entre les plaquettes et le disque.

PLAQUETTES:
Devant les plaquettes sont pourvues d´une garniture sinter TOSHIBA TT 2701 et derrière d´une garniture sinter TOSHIBA H 38. Ces garnitures constituent la meilleure combinaison entre facilité du dosage, puissance de freinage et durée de vie. Le type de garniture est indiqué sur le côté postérieur des plaquettes et se trouve enregistré également dans la documentation d´homologation.



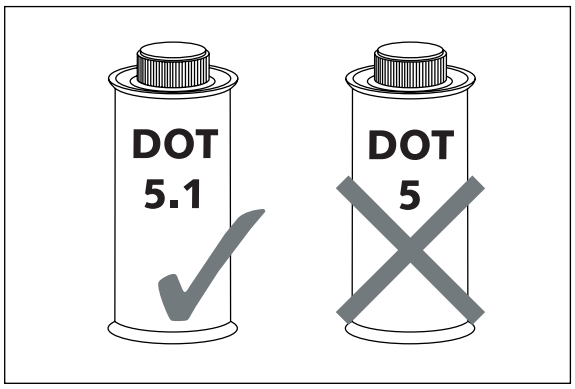
Pour les compétitions, d´autres types de garnitures sont également disponibles.
DEVANT: TOSHIBA H 38 (fritté) – dosage difficile, bonne puissance de freinage, durée de vie prolongée, pour les terrains humides et glissants.
FERODO ID 450 (ORGANIQUE) – dosage plus facile, bonnepuissance de freinage, durée de vie réduite, pour les terrains secs, à bon marché.
DERRIÈRE: FERODO 4424 (organique), mieux dosable, durée de vie assez courte, pour un terrain sec.
Toshiba H38 (fritté) - durée de vie plus longue que pour le ferodo 4424, freine plus fort.

DISQUES DE FREIN
L'usure réduit l'épaisseur des disques de frein au niveau de la piste de freinage ❶. A l'endroit le moins fort Ⓐ, la valeur ne doit pas être inférieure de plus de 0,4 mm à la valeur de base. La valeur de base peut se mesurer à un point Ⓑ situé en dehors de la piste de freinage. Vérifier l'usure en plusieurs points.

⚠ ATTENTION ⚠

– LES DISQUES DE FREIN AVEC UNE USURE SUPÉRIEURE À 0,4 MM CRÉENT UN RISQUE. DÈS QUE LA VALEUR MAXIMALE D'USURE EST ATTEINTE, FAIRE REMPLACER LES DISQUES.
– IL FAUT PAR PRINCIPE FAIRE EFFECTUER LES RÉPARATIONS SUR LES FREINS PAR UN AGENT KTM

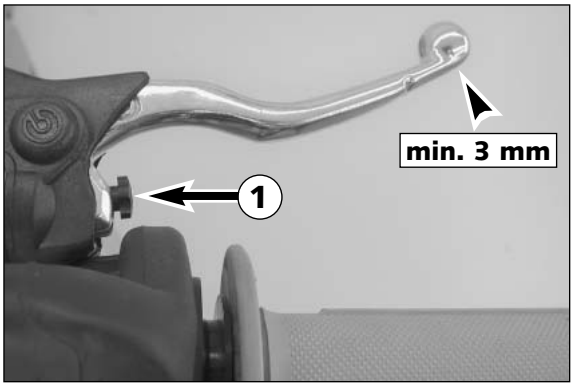
BOCAUX DE LIQUIDE DE FREIN:
Les bocaux de liquide de frein, pour le frein avant comme pour le frein arrière, ont des dimensions telles qu'il n'est pas nécessaire de rajouter de liquide lorsque les plaquettes s'usent. Si le niveau tombe au dessous du minimum, c'est qu'il y a une fuite ou qu'il n'y a absolument plus de garniture sur les plaquettes.



LIQUIDE DE FREIN:
KTM remplit les circuits de frein avec du liquide „Motorex Brake Fluid DOT 5.1“. C'est un des liquides de frein les plus performants actuellement sur le marché. Nous recommandons son emploi par la suite également. Le DOT 5.1 est constitué d'une base d'éther de glycol, sa couleur est ambrée. Si l'on ne dispose pas de DOT 5.1 pour effectuer un complément, on peut à la rigueur rajouter du DOT 4. Il est conseillé toutefois d'effectuer le remplacement dès que possible.
Ne jamais employer de liquide DOT 5. Il est constitué d'une base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les durites doivent être spéciaux pour ce liquide.

⚠ ATTENTION ⚠

FAIRE CHANGER LE LIQUIDE DE FREIN AU MOINS UNE FOIS PAR AN, ET PLUS SOUVENT SI ON LAVE FRÉQUEMMENT LA MACHINE. EN EFFET, LE LIQUIDE DE FREIN ABSORBE L'EAU, SI BIEN QU'AU BOUT DE QUELQUE TEMPS IL PEUT SE FORMER DES BULLES DE VAPEUR QUAND ON FREINE, CE QUI REMET EN CAUSE LE FREINAGE.

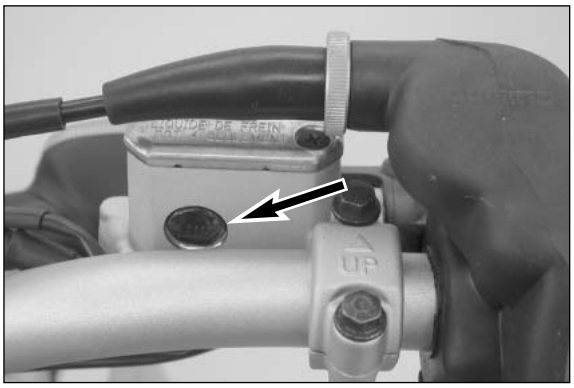


Réglage de la course à vide de la piognée de frein

La course à vide de la poignée de frein peut se régler au moyen de la vis ❶. On détermine ainsi le point d'attaque, (le moment où les garnitures attaquent le disque; on sent alors une résistance) en fonction de la grandeur de la main du pilote.
La poignée de frein doit présenter une course à vide d'au moins 3 mm. Si besoin est, tourner la vis de réglage ❶.

! ATTENTION !

LA COURSE À VIDE DE LA POIGNÉE DOIT ÊTRE AU MOINS DE 3 MM. C'EST SEULEMENT APRÈS CETTE GARDE QUE LE PISTON DU MAÎTRE-CYLINDRE DOIT ENTRER EN MOUVEMENT (CE QUE L'ON SENT À LA RÉSISTANCE À LA POIGNÉE). SI CETTE VALEUR DE GARDE N'EST PAS RESPECTÉE, IL SE PRODUIT UNE SURPRESSION DANS LE SYSTÈME ET LE FREIN AVANT PEUT CHAUFFER ET SE TROUVER HORS D'USAGE.

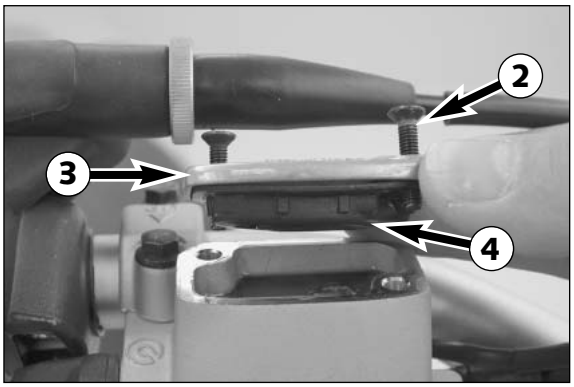


Vérification du niveau du liquide de frein avant

Le bocal de liquide de frein est situé sur la poignée au guidon avec le maître-cylindre. Il possède un regard sur sa face. Lorsque le bocal est à l'horizontale, le niveau de liquide ne doit pas se situer sous le niveau du regard.

⚠ ATTENTION ⚠

SI LE NIVEAU DE LIQUIDE DE FREIN SE SITUE EN DESSOUS DU MINIMA, CECI SIGNIFIE QUE LE SYSTÈME PRÉSENTE UNE FUITE OU QUE LES PLAQUETTES DE FREIN SONT TOTALEMENT USÉES. DANS CE CAS IL FAUT SE RENDRE IMMÉDIATEMENT DANS UN ATELIER KTM.



Complément de liquide de frein à l'avant *

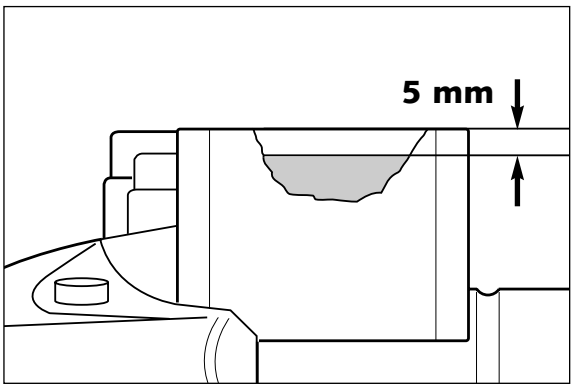
Enlever les vis ❷ et le couvercle ❸ avec la membrane ❹.
Mettre le maître-cylindre à l'horizontale et rajouter du liquide (Motorex Brake Fluid DOT 5.1) jusqu'à 5 mm du bord supérieur du bocal. Remettre la membrane, le couvercle et les vis. Nettoyer à l'eau le liquide qui aurait débordé ou que l'on aurait renversé.

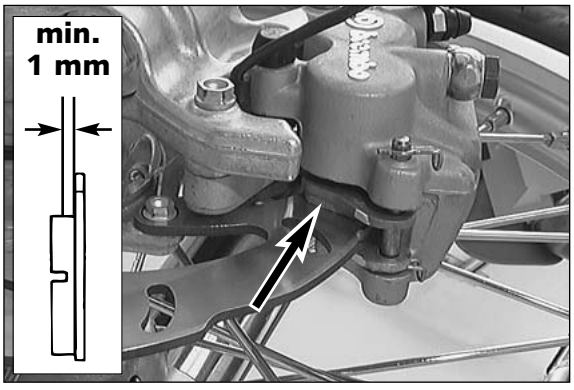
⚠ ATTENTION ⚠

- NE JAMAIS EMPLOYER DE LIQUIDE DOT 5. IL EST CONSTITUÉ D'UNE BASE D'HUILE DE SILICONE ET SA COULEUR EST POURPRE. LES JOINTS ET LES DURITES DOIVENT ÊTRE SPÉCIAUX POUR CE LIQUIDE.
- ENTREPOSER LE LIQUIDE DE FREIN HORS DE PORTÉE DES ENFANTS.
- LE LIQUIDE DE FREIN PEUT PROVOQUER DES IRRITATIONS DE LA PEAU. EVITER LES PROJECTIONS SUR LA PEAU OU DANS LES YEUX. EN CAS DE PROJECTION DANS LES YEUX, RINCER À GRANDE EAU ET CONSULTER UN MÉDECIN.

! ATTENTION !

- NE PAS FAIRE TOMBER DE LIQUIDE DE FREIN SUR LA PEINTURE, QUI SE TROUVERAIT ALORS ATTAQUÉE.
- N'UTILISER QUE DU LIQUIDE DE FREIN PROPRE ET PROVENANT D'UN BIDON BIEN FERMÉ.





Vérification des plaquettes de frein à l'avant

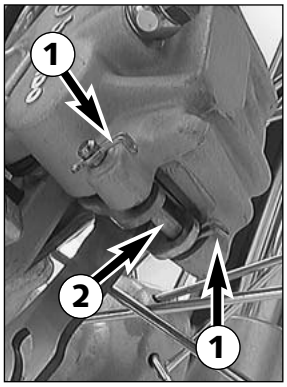
On contrôle les plaquettes par en dessous. L'épaisseur de la garniture ne doit pas être inférieure a 1 mm.

⚠ ATTENTION ⚠

L'ÉPAISSEUR DES GARNITURES DES PLAQUETTES DE FREIN NE DOIT PAS ÊTRE INFÉRIEURE À 1 MM À L'EMPLACEMENT LE PLUS FAIBLE. DANS LE CAS CONTRAIRE, LES FREINS PEUVENT LÂCHER. POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ, CHANGEZ DONC LES PLAQUETTES DE FREIN PENDANT QU'IL EN EST ENCORE TEMPS.

! ATTENTION !

SI LES PLAQUETTES DE FREIN SONT RENOUVELÉES TROP TARD, SI BIEN QUE LA GARNITURE EST PARTIELLEMENT OU TOTALEMENT USÉE, LES PARTIES EN ACIER DES PLAQUETTES DE FREIN FROTTENT ALORS SUR LE DISQUE DE FREIN. CECI FAIT QUE L'ACTION DES FREINS SERA CONSIDÉRABLEMENT ALTÉRÉE ET QUE LE DISQUE DE FREIN SERA DÉTRUIT.

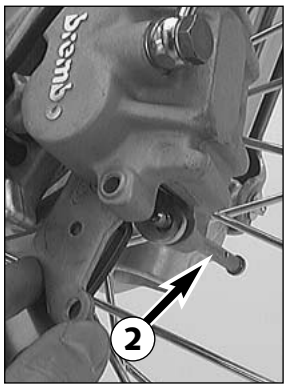


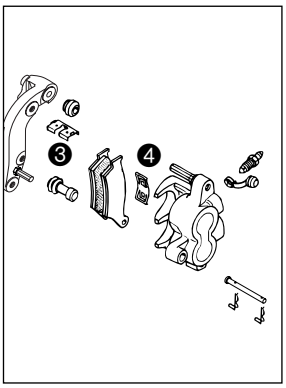
Remplacement des plaquettes à l'avant *

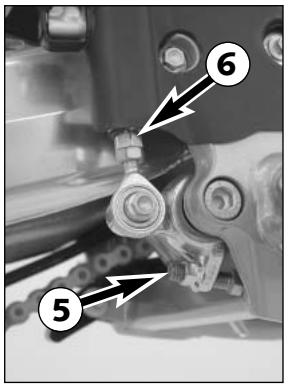
Pousser la pince vers le disque de manière à repousser les pistons à fond. Enlever les goupilles ❶ du doigt d'arrêt ❷, retirer celui-ci et sortir les plaquettes. Nettoyer la pince et son support à l'air comprimé, vérifier si les cache-poussière des tétons de guidage ne sont pas abîmés et graisser les tétons si besoin est.
Mettre la plaquette droite el la maintenir en place au moyen du doigt d'arret. Mettre la plaquette gauche et enfiler alors le doigt d'arrêt à fond. Remettre les goupilles.
Lors du montage des plaquettes, faire attention à ce que la tôle de guidage ❸ de la pince et la lame de ressort ❹ soient bien en place.

⚠ ATTENTION ⚠

- Il ne doit y avoir sur le disque ni huile ni graisse, qui réduiraient considérablement l'efficacité du freinage.
- Vérifier à la fin si les goupilles sont bien en place.
- Après avoír travaillé sur le Système de freinage il faut toujours actionner le levier ou la pédale de frein afin que les plaquettes prennent leur place contre le disque et que l'on sente le point d'attaque.





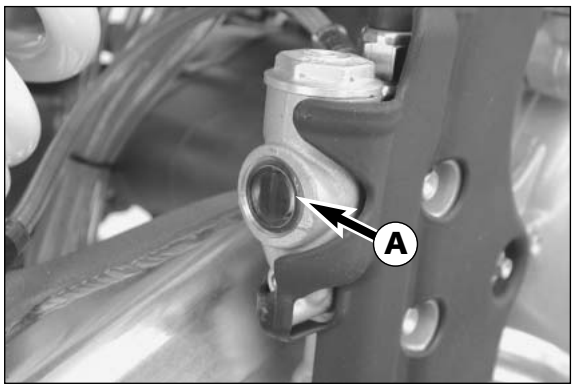


Réglage de la position de la pédale de frein *

La position de base de la pédale de frein peut être modifiée en tournant la vis de butée ❺. La garde se règle ensuite au moyen de la tige de piston ❻. La pédale doit avoir, mesurée à son extrémité, une course à vide de 3 à 5 mm. C'est seulement après cette garde que la tige de piston doit actionner le piston dans le maître-cylindre (on sent alors une résistance plus importante).

! ATTENTION !

Si cette garde n'existe pas, il se crée une surpression dans le système de freinage, si bien que les plaquettes se mettent à lécher le disque. Il se produit une augmentation de température anormale qui peut conduire dans le cas extrême à un refus total de fonctionner.

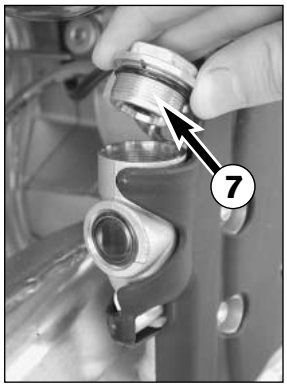


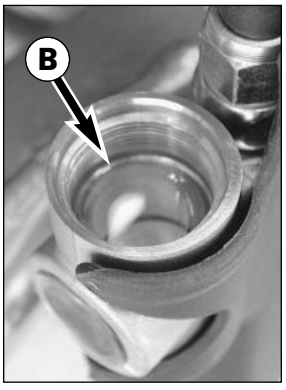
Vérification du niveau de liquide de frein à l'arriere

Le bocal de liquide de frein pour le disque arrière se trouve du côté droit juste près du maître-cylindre.
Quand la moto est bien droite, il ne doit pas y avoir de bulle d'air qui apparaisse dans le regard ❹.

⚠ ATTENTION ⚠

Si le niveau de liquide de frein se situe en dessous du minima, ceci signifie que le système présente une fuite ou que les plaquettes de frein sont totalement usées.





Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière *

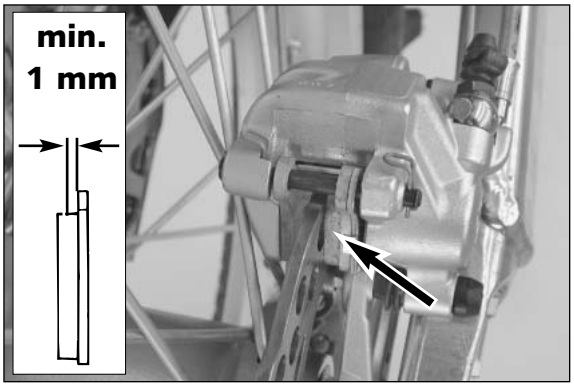
Dès qu'une bulle d'air apparaît dans le regard, il faut rajouter du liquide de frein. Pour cela il est conseillé d'enlever la vis ❼. Rajouter du liquide de frein DOT 5.1 (par ex. Motorex Brake Fluid DOT 5.1) jusqu'au repère ❽ et remettre la vis. Laver à l'eau si l'on a renversé du liquide.

⚠ ATTENTION ⚠

- Ne jamais employer de liquide DOT 5 ! Il est constitué d'une base d'huile de silicone et sa couleur est pourpre. Les joints et les durites doivent être spéciaux pour ce liquide.
- Entreposer le liquide de frein hors de portée des enfants.
- Le liquide de frein peut provoquer des irritations de la peau. Eviter les projections sur la peau ou dans les yeux. En cas de projection dans les yeux, rincer à grande eau et consulter un médecin.

! ATTENTION !

- Ne pas faire tomber de liquide de frein sur la peinture, qui se trouverait alors attaquée.
- N'utiliser que du liquide de frein propre et provenant d'un bidon bien fermé.



Vérification des plaquettes de frein à l'arrière

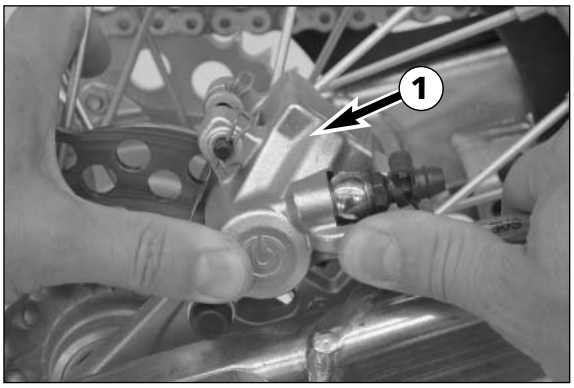
On contrôle les plaquettes par l'arrière. L'épasseur de la garniture ne doit pas êtreinférieuere a 1 mm.

⚠ ATTENTION ⚠

L'ÉPAISSEUR DES GARNITURES DES PLAQUETTES DE FREIN NE DOIT PAS ÊTRE INFÉRIEURE À 1 MM À L'EMPLACEMENT LE PLUS FAIBLE. DANS LE CAS CONTRAIRE, LES FREINS PEUVENT LÂCHER. POUR VOTRE PROPRE SÉCURITÉ, CHANGEZ DONC LES PLAQUETTES DE FREIN PENDANT QU'IL EN EST ENCORE TEMPS.

! ATTENTION !

SI L'ON ATTEND TROP POUR CHANGER LES PLAQUETTES ET QUE, PAR EXEMPLE IL N'Y A PLUS DE GARNITURE, C'EST LE MÉTAL DE LA PLAQUETTE QUI FROTTE CONTRE LE DISQUE. LE FREINAGE EST ALORS INEFFICACE ET LE DISQUE EST IRRÉMÉDIABLEMENT ENDOMMAGÈ.

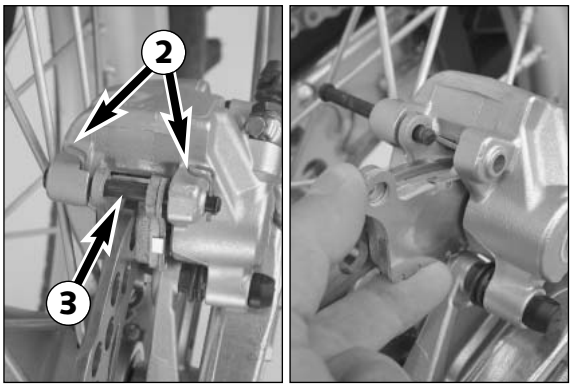


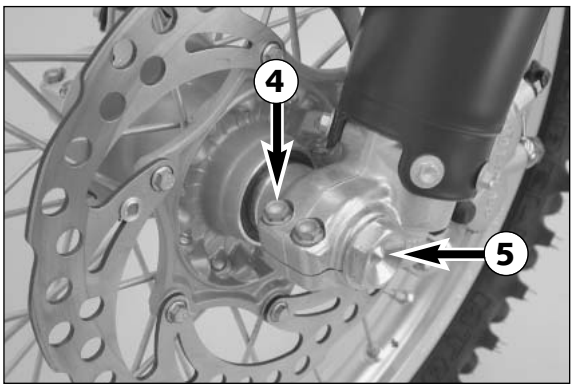
Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière *

Pousser la pince ❶ vers la couronne afin d'amener le piston dans sa position de base. Enlever la goupille ❷ et, en tapant avec un jet, chasser le doigt d'arrêt ❸ vers la couronne. Sortir les plaquettes. Nettoyer la pince à fond à l'air comprimé et vérifier l'état du soufflet des tétons de guidage.
Mettre en place la plaquette gauche dans la pince, la faire tenir avec le doigt d'arrêt ❸. Enfiler la plaquette droite et enfoncer le doigt jusqu'en butée. Remettre la goupille ❷.

⚠ ATTENTION ⚠

- IL NE DOIT Y AVOIR SUR LE DISQUE NI HUILE NI GRAISSE, QUI RÉDUIRAIENT CONSIDÉRABLEMENT L'EFFICACITÉ DU FREINAGE.
- VÉRIFIER À LA FIN SI LES GOUPILLES SONT BIEN EN PLACE.
- APRÈS AVOIR TRAVAILLÉ SUR LE SYSTÈME DE FREINAGE, IL FAUT TOUJOURS ACTIONNER LE LEVIER OU LA PÉDALE DE FREIN AFIN QUE LES PLÁQUETTES PRENNENT LEUR PLACE CONTRE LE DISQUE ET QUE L'ON SENTE LE POINT D'ATTAQUE.



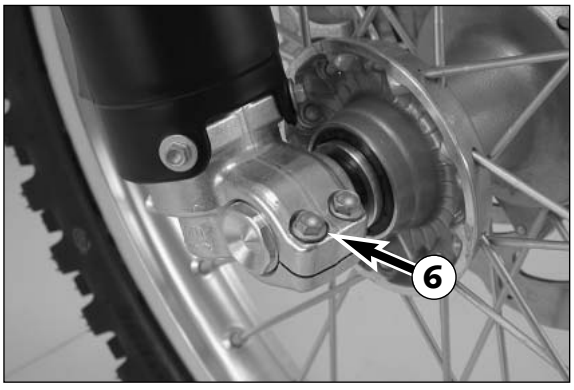


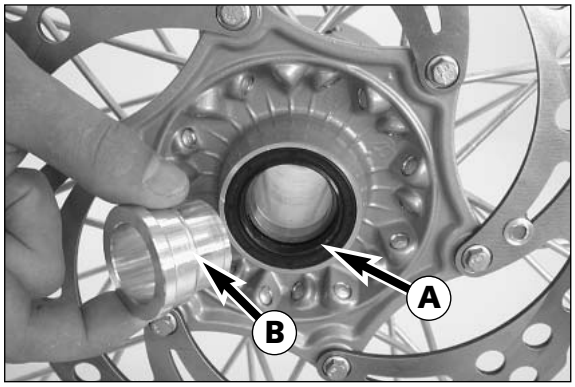
Dépose et pose de la roue avant

Pour déposer la roue avant, il faut caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue ne porte plus sur le sol.
Desserrer les deux vis ❹ au bas du bras gauche. Enlever l'écrou à épaulement ❺, puis desserrer ensuite les deux vis ❻ à droite. Tenir la roue et sortir l'axe ❼ .
Sortir la roue de la fourche avec précaution.

! ATTENTION !

- NE PAS ACTIONNER LE FREIN LORSQUE LA ROUE EST DÉPOSÉE.
- TOUJOURS POSER LA ROUE AVEC LE DISQUE SUR LE DESSUS, SINON CE DERNIER PEUT ÊTRE ENDOMMAGÉ.



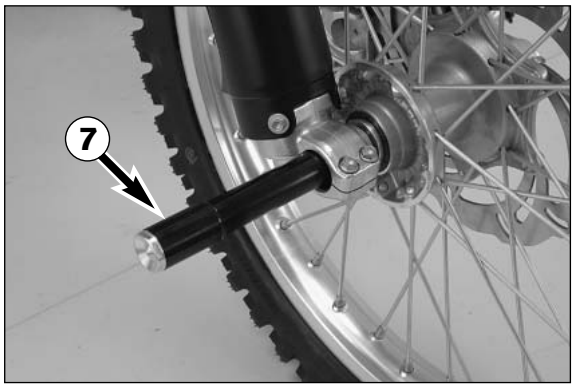


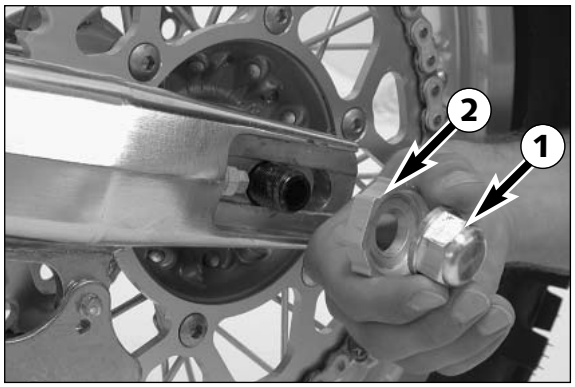
Avant de reposer la roue il convient de nettoyer les joints spi ❹ et la surface de contact des entretoises ❸. Les graisser. Mettre les entretoises en place .

Pour la pose de la roue, présenter celle-ci dans la fourche, la mettre en position et enfiler l'axe.
Mettre l'écrou à épaulement ❺, serrer les vis de fixation ❻ sur le bas de la fourche à droite pour empêcher l'axe de tourner et serrer l'écrou à épaulement à 40 Nm.
Desserrer les vis de fixation, descendre la moto de sa béquille, serrer le frein avant et actionner plusieurs fois la fourche avec vigueur pour que les bras se mettent en place.
Ensuite seulement serrer les vis de fixation au bas de chaque bras à 10 Nm.

⚠ **ATTENTION** ⚠

- Au cas où vous ne disposeriez pas de clé dynamométrique lors du montage, faites ajuster le couple de serrage dès que possible dans un atelier KTM.
- Il ne doit y avoir sur le disque ni huile ni graisse, qui réduiraient considérablement l'efficacité du freinage.
- Quand la roue est en place, toujours actionner le frein de manière à ce que les plaquettes prennent leur place.





Dépose et pose de la roue arrière

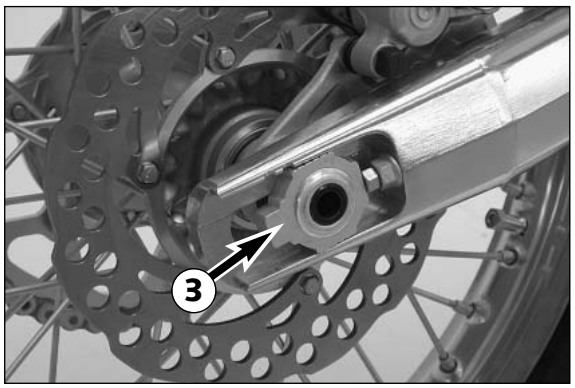
Caler la moto sous le cadre de manière à ce que la roue arrière ne porte plus sur le sol.

Dévisser l'écrou à épaulement ❶, tenir la roue ❷ et sortir la broche ❸ suffisamment pour que la roue soit libérée, mais de manière à ce que le support de pince soit encore maintenu.

Pousser la roue aussi loin que possible vers l'avant pour pouvoir dégager la chaîne, puis retirer la roue avec précaution.

! **ATTENTION** !

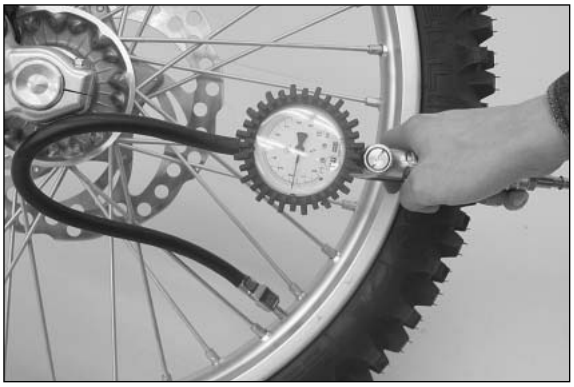
- Toujours poser la roue avec le disque sur le dessus, sinon ce dernier peut être endommagé.
- Ne pas actionner le frein lorsque la roue est déposée.
- Si l'on retire la broche, il faut bien nettoyer son filetage ainsi que celui de l'écrou et les enduire à nouveau de graisse pour éviter un grippage.



La pose s'effectue en sens inverse. Avant de resserrer l'écrou à 80 Nm, il faut pousser sur la roue vers l'avant, afin que les tendeurs soient en appui contre les vis de réglage.

⚠ **ATTENTION** ⚠

- Au cas où vous ne disposeriez pas de clé dynamométrique lors du montage, faites ajuster le couple de serrage dès que possible dans un atelier KTM.
- Quand la roue est en place, toujours actionner le frein de manière à ce que les plaquettes prennent leur place.
- Veillez à ce qu'il n'y ait ni graisse ni huile sur le disque de frein. Le freinage s'en trouverait considérablement altéré.
- Serrer l'écrou à épaulement au couple prescrit. Une broche mal serrée peut provoquer une instabilité de la machine.



PRESSION		
	avant	arriére
Tout terrain	1,0 bar	1,0 bar
Route en solo	1,5 bar	2,0 bar

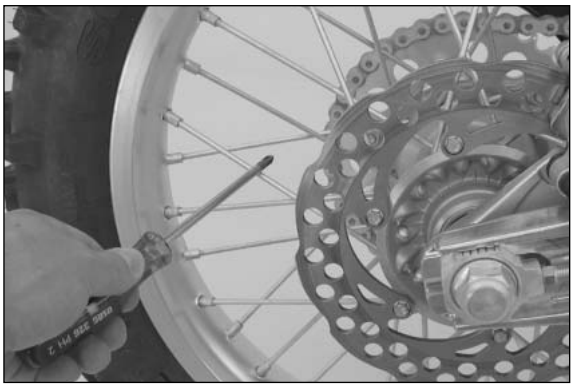
Pneus, pression

Le type, l'état et la pression des pneus ont une influence sur le comportement de la moto. C'est pourquoi il convient de vérifier avant toute utilisation.

– Les dimensions sont indiquées dans les caractéristiques techniques et sur la feuille des mines.
– L'état doit être vérifié avant chaque utilisation.
On regardera en particulier s'il n'y a pas de coupures, de clous ou d'autres objets pointus.
Pour ce qui est de la profondeur du dessin, se conformer à la réglementation locale. Nous recommandons de changer le pneu au plus tard quand la profondeur n'est plus que de 2 mm.
– La pression doit être vérifiée régulièrement lorsque le pneu est froid. Une bonne pression est garante du confort de conduite et d'une longévité optimale du pneu.

⚠ ATTENTION ⚠

– Ne faites monter que des pneus autorisés par KTM. D'autres pneus peuvent avoir une influence négative sur la tenue de route.
– Les roues avant et arrière doivent être équipées de pneus aux dessins de même nature. Respecter l'homologation en ce qui concerne les pneus.
– Pour votre sécurité, un pneu abîmé doit aussitôt être remplacé.
– Des pneus usés se comportent mal, en particulier sur chaussée mouillée.
– Une pression trop faible entraîne une usure anormale et un échauffement trop important du pneu.

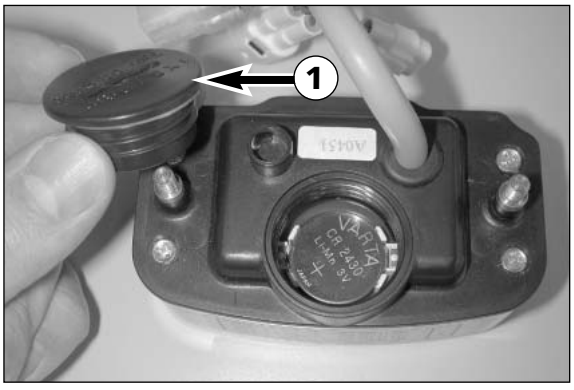


Vérifier la tension des rayons

Une tension des rayons correcte est très importante pour la stabilité de la roue et donc aussi pour la sécurité. Un rayon détendu crée un balourd et rapidement d'autres rayons se détendent. Il faut donc vérifier régulièrement la tension des rayons, particulièrement quand la machine est neuve. Avec la lame d'un tournevis on frappe légèrement sur chaque rayon (voir figure). Le son doit être clair. S'il est sourd, c'est que le rayon est desserré. Faire alors tendre les rayons dans un atelier, où l'on centrera aussi la roue.

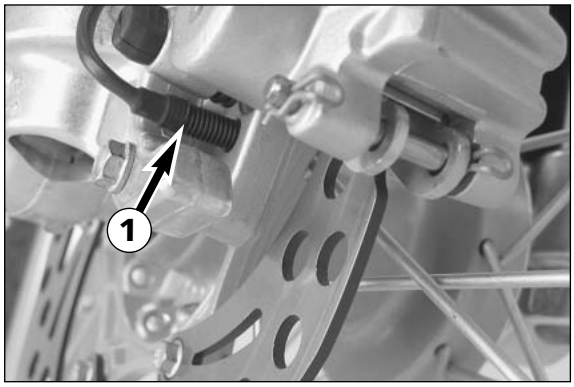
⚠ ATTENTION ⚠

– Si vous roulez avec des rayons desserrés, ceux-ci peuvent s'arracher et par conséquent déstabiliser la tenue de route de la moto.
– Des rayons trop tendus peuvent également casser en raison de contraintes mal réparties. Seuls des rayons correctement tendus répartissent les charges de manière optimale.
Les rayons doivent être serrés à un couple de 6 Nm.



Pile pour le compteur électronique

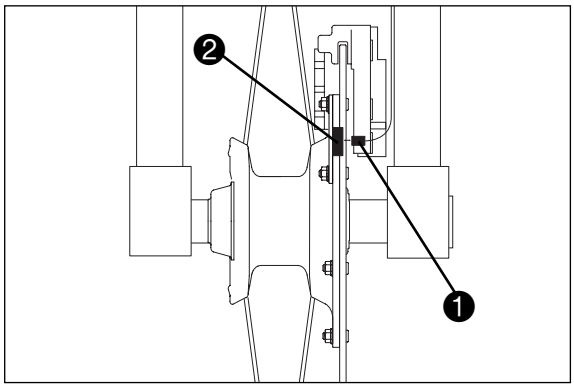
Pour ce faire, démonter le capotage de phare et déposer le compteur électronique. Enlever le bouchon vissé ❶, mettre une pile (Type Duracell CR 2430) avec les inscriptions sur le dessus et remettre le bouchon.

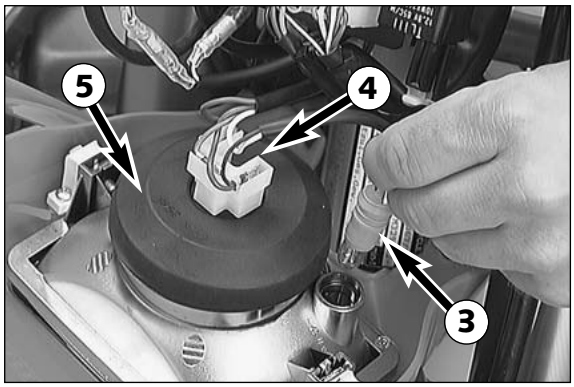


Vérification/réglage du capteur

La distance entre l'aimant ❷ et le capteur ❶ doit être de 2 à 4 mm. Si ce n'est pas le cas, il se peut que le compteur fonctionne mal.

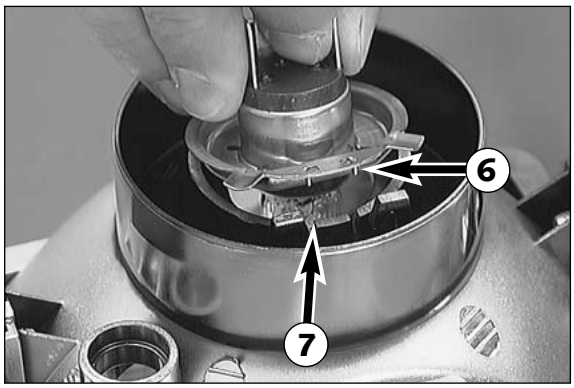
On peut corriger la distance en vissant ou en dévissant le capteur ❶.



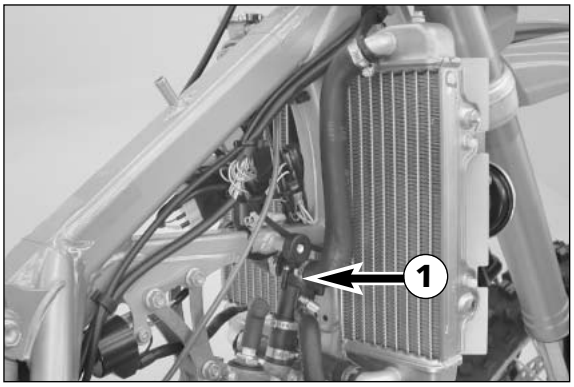


Remplacement d'une ampoule de phare ou de la veilleuse

Décrocher les deux sangles en caoutchouc et faire basculer la plaque de phare vers l'avant.
Avec précaution retirer la veilleuse ❸ et sa douille de leur fixation.
Retirer la cosse ❹ du culot de l'ampoule de phare et retirer le capuchon en caoutchouc ❺. Décrocher l'épingle et sortir l'ampoule du déflecteur. Pour changer la veilleuse on retire simplement l'ampoule de la douille.

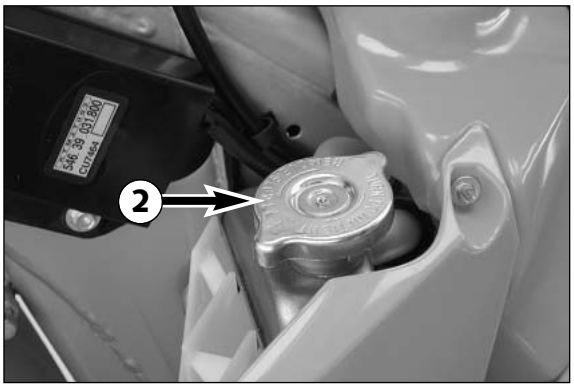


Mettre une ampoule neuve de manière à ce que les tétons ❻ s'engagent dans les logements ❼. Ne pas toucher le verre de l'ampoule pour ne pas y laisser de traces de gras. Accrocher l'épingle, mettre le capuchon en caoutchouc et rebrancher la cosse.
S'il s'agit de la veilleuse, enfiler simplement l'ampoule dans la douille. Remettre l'ampoule et sa douille en place.Raccrocher la plaque de phare au niveau des tétons en bas et la fixer avec les sangles en caoutchouc.



Circuit de refroidissement

La pompe à eau située dans le moteur brasse le liquide de refroidissement. Celui-ci toutefois ne peut bien circuler que s'il n'y a pas de bulles d'air dans le circuit. C'est pourquoi il faut purger le système quand
a) on a rajouté plus de 0,25 litre de liquide
b) on a vidangé
(cf. purge du circuit de refroidissement)
Sur certains modèles est monté un thermostat ❶ afin que le moteur atteigne plus rapidement sa température de fonctionnement. Lorsque le moteur est froid, le liquide derefroidissement circule dans le cylindre et la culasse. Quand le liquide atteint environ 55°C, le thermostat s'ouvre et le liquide passe alors aussi par les deux radiateurs en aluminium.
C'est le vent relatif qui assure le refroidissement. Plus la vitesse est faible, moins le refroidissement est efficace. De même un radiateur encrassé est moins performant.

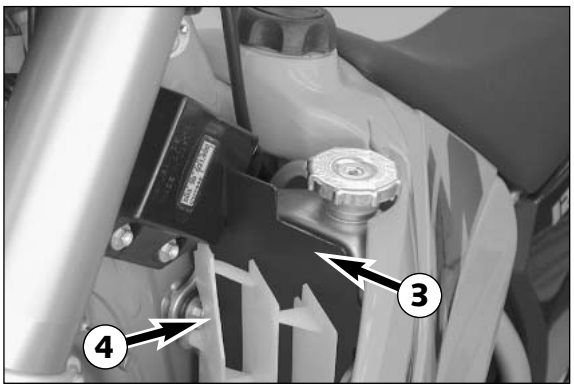


Le liquide de refroidissement est composé de 40 % d'antigel et de 60 % d'eau. Il est nécessaire qu'il assure une protection jusqu' à –25° C. A côté de sa protection contre le gel, ce liquide est efficace également contre la corrosion, c'est pourquoi il ne faut pas le remplacer simplement par de l'eau.

La surpression qui apparaît lorsque le liquide chauffe est réglée par un système de soupape dans le bouchon du radiateur ❷. On peut atteindre une température de 120° C sans gêner le fonctionnement.

⚠ ATTENTION ⚠

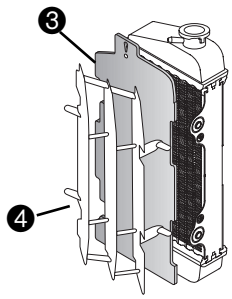
- Il est préférable de vérifier le niveau de liquide de refroidissement lorsque le moteur est froid. Lorsque le moteur est chaud, il faut recouvrir le bouchon ❷.d'un chiffon et ouvrir lentement de manière à ce que la pression puisse s'échapper. **Attention à ne pas s'ébouillanter!**
- Ne pas débrancher les durites quand le moteur est chaud. La vapeur et le liquide de refroidissement, qui est bouillant, pourraient provoquer des brûlures graves.
- Si l'on se brûle, faire couler immédiatement de l'eau froide sur la partie du corps en question.
- Le liquide de refroidissement est toxique. Ne pas laisser à la portée des enfants.
- En cas d'ingurgitation, consulter aussitôt un médecin.
- Si du liquide de refroidissement gicle dans les yeux, rincer aussitôt à l'eau et consulter un médecin.

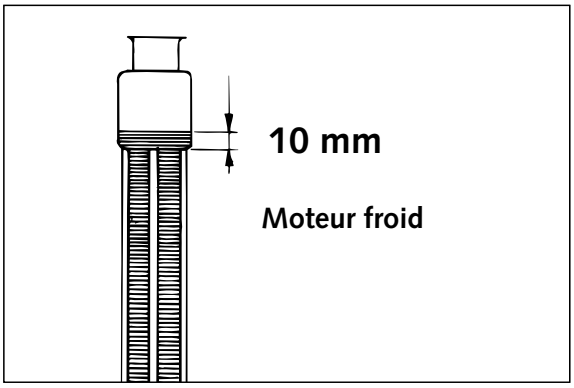


Cache du radiateur pour la saison froide

Afin que le moteur atteigne sa température de fonctionnement même par temps froid, il faut monter le cache ❸.
Pour cela il faut déposer le déflecteur gauche ❹ et mettre en place le cache devant le radiateur gauche, comme cela est indiqué sur la figure. Reposer ensuite le déflecteur.

INDICATION: Le protège-radiateur est disponible chez votre distributeur KTM





Contrôle du niveau de liquide de refroidissement

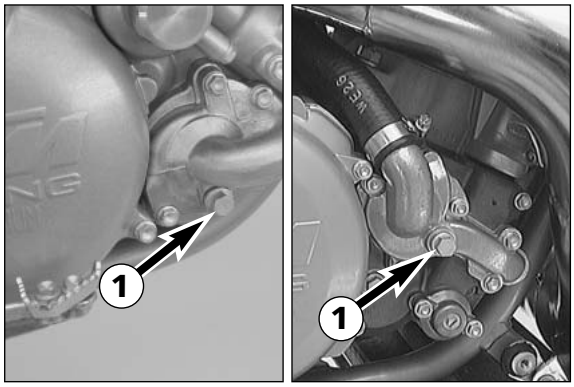
Lorsque le moteur est froid, le niveau du liquide de refroidissement doit se situer à environ 10 mm au dessus des lamelles (Cf. figure). Si la vidange a été faite, il faut remplir le système puis compléter lorsque le moteur tourne.

⚠ ATTENTION ⚠

Il est préférable de vérifier le niveau de liquide de refroidissement lorsque le moteur est froid. Lorsque le moteur est chaud, il faut recouvrir le bouchon d'un chiffon et ouvrir lentement de manière à ce que la pression puisse s'échapper.

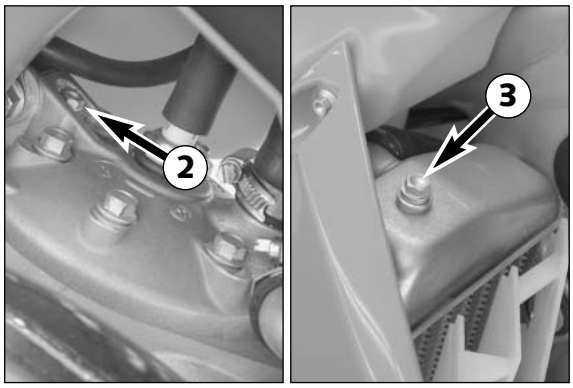
! ATTENTION !

Si l'on a vidangé ou rajouté plus de 0,25 litre de liquide, il faut purger le circuit.



Purge du circuit de refroidissement

Si l'on a vidangé ou rajouté plus de 0,25 litre de liquide, il faut purger le circuit de la manière suivante :
S'assurer que la vis de vidange ❶ est serrée.
Mettre environ 0,5 l de liquide.



Enlever la vis ❷ sur la culasse et la remettre dès qu'il n'y a plus de bulles dans le liquide qui s'échappe (concerne uniquement les moteurs 125/200).

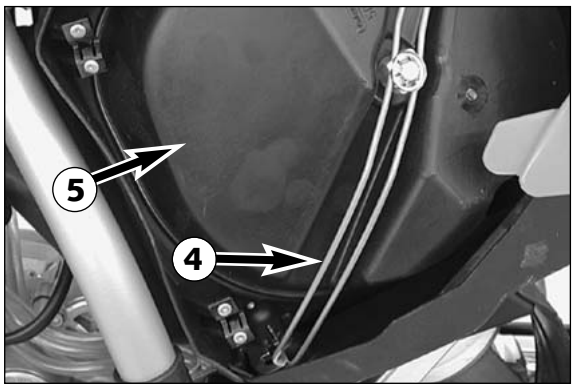
Enlever la vis ❸ qui se trouve sur le radiateur droit.
Rajouter alors du liquide jusqu'à ce qu'il ressorte du radiateur droit sans plus aucune bulle. Remettre aussitôt la vis de manière à ce qu'il n'y ait pas d'air qui pénètre dans le radiateur droit.
Remettre la moto d'aplomb et mettre du liquide dans le radiateur gauche jusqu'à ce que le niveau se situe à environ 10 mm au dessus des lamelles.
Vérifier à nouveau le niveau après avoir fait tourner le moteur.

Nettoyage du filtre à air *

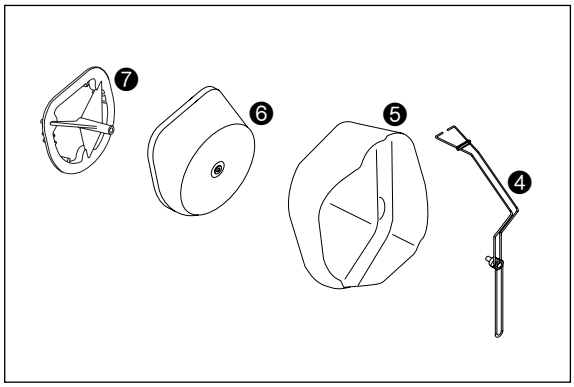
Le filtre à air doit être nettoyé avant chaque course et selon l'importance de la poussière soulevée. Pour cela soulever le couvercle (voir illustration) et le tirer vers l'avant.
Débrancher la patte de fixation ❹ en bas, la basculer sur le côté et sortir du boîtier le filtre ❻ et son support ❼ ainsi que la pièce de bridage ❺.
Sur les modèles SX la pièce de bridage n'existe pas.

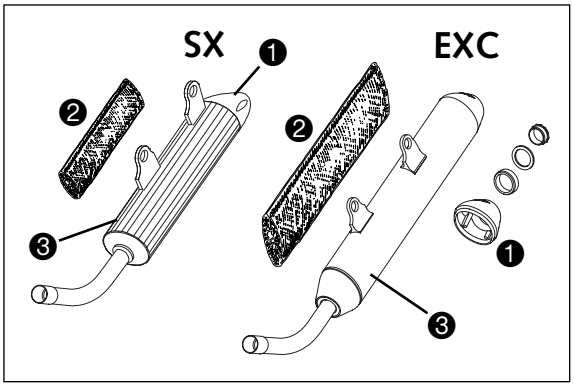
! ATTENTION !

- Ne pas nettoyer la cartouche à l'essence ou au pétrole, car ces produits attaquent la mousse. KTM recommande les produits de la société Motorex pour le nettoyage et pour huiler la cartouche.
- Ne jamais utiliser la machine sans son filtre à air. La poussière et la saleté qui rentrent occasionnent une usure prématurée et peuvent provoquer des dommages.



Nettoyer la cartouche dans le produit spécial (Motorex Bio Dirt Remover) et bien la faire sécher. La presser seulement et ne pas la tordre. Lorsque la cartouche est sèche, l'enduire d'une huile spéciale de haute qualité (Motorex Liquid Bio Power). Nettoyer également le boîtier. Vérifier l'état et la position de la pipe d'admission.
Monter le filtre sur son support. Enfiler le tout dans la pièce de bridage et mettre en place dans le boîtier. Faire attention au centrage et fixer avec la patte.



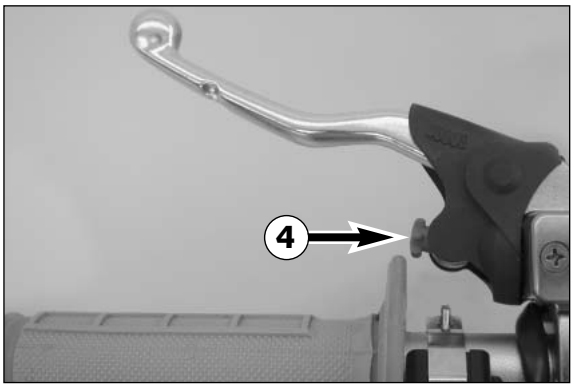


Echappement *

Les pots dont l'embout ❶ se démonte sont remplis de fibre de verre. Il faut régulièrement vérifier le bourrage. En effet, s'il est insuffisant il peut se produire une perte de puissance et le bruit augmente.
Pour remplacer la bourre ❷, il faut enlever l'embout et retirer l'enveloppe du pot ❸. Avec du ruban adhésif, fixer la nouvelle bourre sur le tuyau intérieur et enfiler l'enveloppe par dessus. Remettre l'embout.
Les paquets de bourre sont disponibles chez les agents KTM.

⚠ ATTENTION ⚠

LES PIÈCES CONSTITUANT LE SYSTÈME D'ÉCHAPPEMENT SONT BRÛLANTES. ATTENDRE QU'ELLES AIENT REFROIDI AVANT DE LES DÉMONTER.

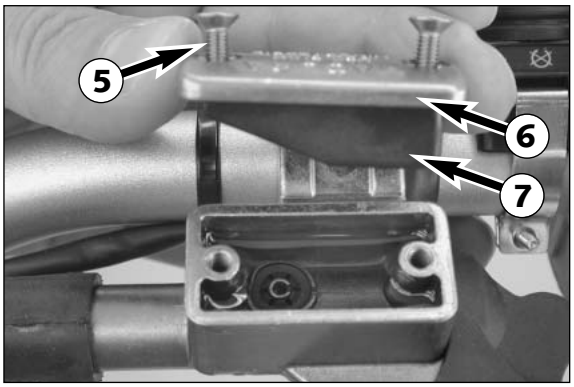


Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage

La vis de réglage ❹ permet de régler la position de base de la poignée d'embrayage de manière optimale en fonction de la grandeur de la main du pilote.
Lorsqu'on tourne la vis dans le sens des aiguilles d'une montre, la poignée se rapproche du guidon. Quand on tourne dans le sens inverse de celui des aiguilles d'une montre, la poignée s'éloigne du guidon

! ATTENTION !

LA PLAGE DE RÉGLAGE EST LIMITÉE. TOURNER LA VIS SEULEMENT AVEC LES DOIGTS ET NE PAS FORCER.

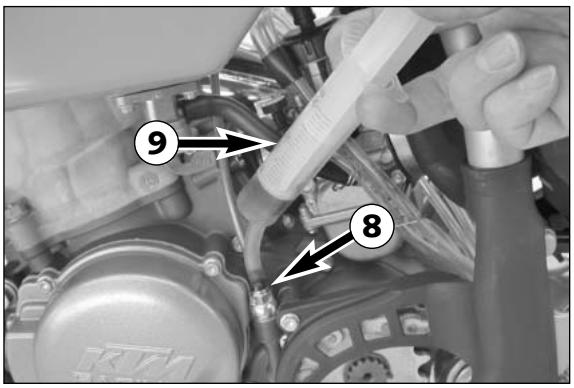


Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique

Pour vérifier le niveau de l'huile dans le maître-cylindre de l'embrayage, il faut enlever le couvercle. Pour ce faire retirer les vis ❺ et déposer le couvercle ❻ avec la membrane caoutchouc ❼. Lorsque le maître-cylindre est bien à l'horizontale le niveau d'huile doit se situer à 4 mm sous le bord supérieur. Si besoin est, rajouter de l'huile hydraulique SAE 10 biodégradable (par ex. Motorex Kupplungs- Fluid 75).On peut se procurer de l'huile hydraulique biodégradable (50 ml) chez les agents KTM.

! ATTENTION !

- POUR LA COMMANDE HYDRAULIQUE DE L'EMBRAYAGE, KTM UTILISE DE L'HUILE BIODÉGRADABLE. LES HUILES HYDRAULIQUES BIODÉGRADABLES NE DOIVENT JAMAIS ÊTRE MÉLANGÉES À DES HUILES MINÉRALES.
- N'EMPLOYER POUR REMPLIR LE MAÎTRE-CYLINDRE QUE DE L'HUILE HYDRAULIQUE BIODÉGRADABLE SAE 10. NE JAMAIS METTRE D'HUILE HYDRAULIQUE MINÉRALE OU DE LIQUIDE DE FREIN.

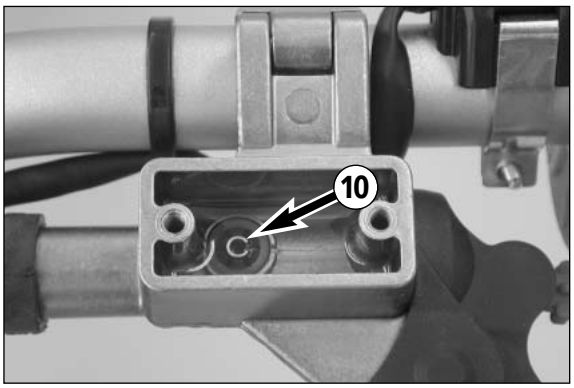


Purge de l'embrayage hydraulique

Pour purger il faut enlever le couvercle dumaître-cylindre de l'embrayage. Enlever les vis ❺ et déposerle couvercle ❻ avec la membrane ❼. Enlever la vis de purge ❽ sur lecylindre récepteur et mettre à sa place la seringue de purge ❾ remplie d'huile pour circuits hydrauliques SAE 10. Remettre de l'huile jusqu'à cequ'elle ressorte sans bulles par le trou ❿ du maître-cylindre. Faire attention à ne pas faire déborder. La seringue de purge est disponible auprès des agents KTM.N'employer pour remplir le maître-cylindre que de l'huile hydraulique biodégradable SAE 10. Ne jamais mettre d'huile hydraulique minérale ou de liquide de frein.Quand la purge terminée il faut-vérifier le niveau dans la maitre-cylindre.Si besoin est, rajouter de l'huile hydraulique SAE 10 biodégradable (par ex. Motorex Kupplungs Fluid 75).On peut se procurer de l'huile hydraulique biodégradable (50 ml) chez les agents KTM.

! ATTENTION !

- POUR LA COMMANDE HYDRAULIQUE DE L'EMBRAYAGE, KTM UTILISE DE L'HUILE BIODÉGRADABLE. LES HUILES HYDRAULIQUES BIODÉGRADABLES NE DOIVENT JAMAIS ÊTRE MÉLANGÉES À DES HUILES MINÉRALES.
- N'EMPLOYER POUR REMPLIR LE MAÎTRE-CYLINDRE QUE DE L'HUILE HYDRAULIQUE BIODÉGRADABLE SAE 10. NE JAMAIS METTRE D'HUILE HYDRAULIQUE MINÉRALE OU DE LIQUIDE DE FREIN.



Réglage du carburateur *

Principe concernant le réglage de base du carburateur

Le réglage de base du carburateur correspond à une altitude d'environ 500 m au-dessus du niveau de la mer et à une température de l'air d'environ 20° C. Il a été réalisé pour une utilisation principalement en tout-terrain et avec du supercarburant tel qu'on en trouve en Europe, c'est-à-dire d'un indice d'octane de 95.

Proportions du mélange huile deux-temps / supercarburant : **1:40 – 1:60**

Généralités concernant les modifications de réglage

On part toujours du réglage d'originedu carburateur. (Le réglage d'origine fait par l'usine estprévu pour le rodage. Après la période de rodage il faut régler le carburateur comme il est dit dans la documentation. Cf. annexe) On suppose que le filtre à air est propre, que l'échappement et le carburateur sont en bon état. L'expérience montre qu'on peut se contenter de jouer sur le gicleur principal, le gicleur de ralenti et l'aiguille. Changer les autres éléments apporte peu.

Règle générale:	Température ou altitude élevée	→	il faut appauvrir le mélange air/essence
	Température basse ou altitude peu élevée	→	il faut enrichir le mélange air/essence

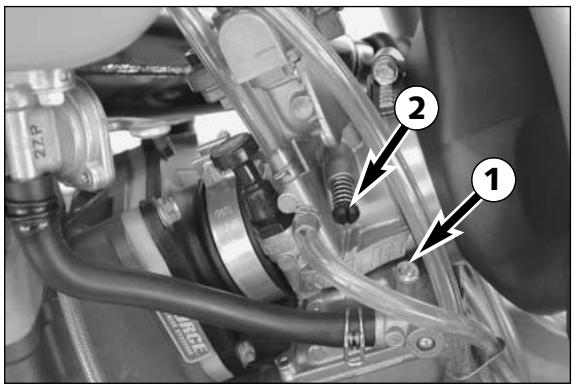
⚠ **ATTENZIONE** ⚠

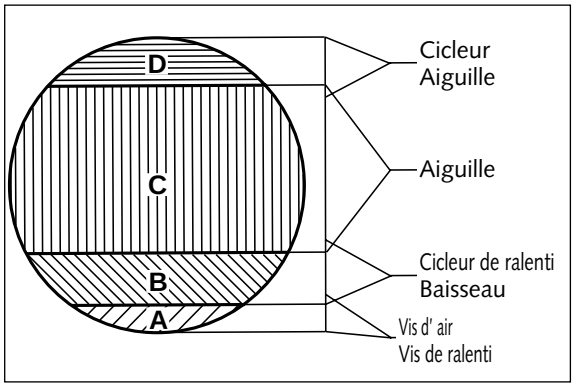
- N'employer que du supercarburant d'un indice d'octane de 95 mélangé à une huile 2-temps de qualité. Ne pas employer de carburant contenant du méthanol, de l'alcool ou des additifs à base d'alcool. Un tel carburant peut endommager le moteur et amène l'extinction de la garantie.
- Employer uniquement de l'huile 2-temps de qualité produite par une grande marque (par exemple Motorex Cross Power 2T).
- Un manque d'huile provoque une usure prématurée dú moteur. Trop d'huile provoque un dégagement de fumée et l'encrassement de la bougie et le système de valve àl'échappement.
- Lorsqu'on appauvrit le mélange, il faut procéder avec précaution et descendre dans les gicleurs point par point, afin d'éviter que le moteur chauffe et serre.

NOTA BENE: Si, malgré le réglage effectué, le moteur ne tourne pas correctement, il faut rechercher la cause au niveau de la mécanique et vérifier l'allumage.

Usure du carburateur

Le boisseau, l'aiguille et le puits d'aiguille connaissent une usure importante en raison des vibrations du moteur. Cette usure produit un dysfonctionnement (par exemple un mélange trop riche). C'est pourquoi il convient de changer ces pièces au bout de 10000 km.





Définitions:

Mélange trop riche:

Il y a trop d'essence par rapport à la quantité d'air.

Mélange trop pauvre:

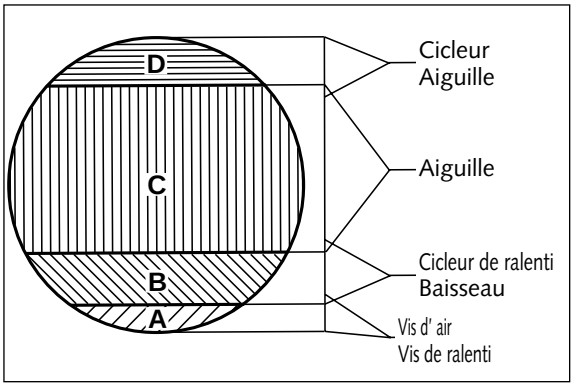
Il y a trop peu d'essence par rapport à la quantité d'air.

Ralenti A

Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est fermé. Cette plage de fonctionnement est influencée par la position de la vis d'air ❶ et de la vis de ralenti ❷. Les réglages s'effectuent seulement lorsque le moteur est chaud. Au moyen de la vis de ralenti, on élève légèrement le régime du moteur. Quand on tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, on fait augmenter le régime; quand on tourne dans le sens contraire de celui des aiguilles d'une montre, on baisse le régime. Au moyen de la vis d'air, rechercher le régime le plus régulier (réglage de base de la vis d'air: dévissée de 1,5 tour). Quand ce régime est atteint, dévisser la vis de ralenti pour revenir à un régime moins rapide.

Montée en régime B

Comportement du moteur lorsqu'on ouvre le boisseau. Ce comportement dépend du gicleur de ralenti et de la coupe du boisseau. Si malgré un bon réglage du ralenti et du régime intermédiaire le moteur ne prend pas ses tours de manière franche et qu'il fume beaucoup, et si d'autre part la puissance arrive de manière brutale à haut régime, c'est que le carburateur est réglé trop riche, que le niveau de cuve est trop haut ou que le pointeau ne fait pas étanchéité.



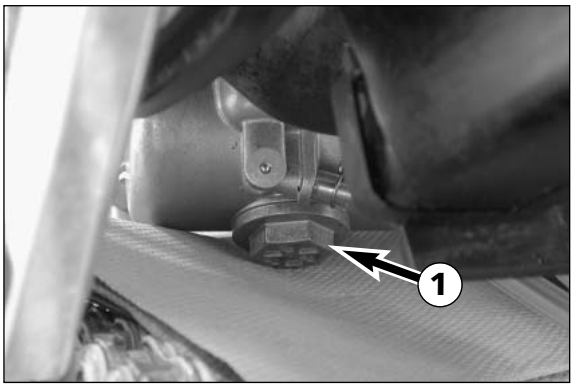
AIGUILLE TYPE	INCIDENCE PLUS RICHE — PLUS PAUVRE
NOZD	←
NOZE	←
NOZF	←
NOZG	←
NOZH	←

Régime intermédiaire C

Fonctionnement du moteur lorsque le boisseau est en partie ouvert. Ce fonctionnement dépend uniquement de l'aiguille (forme et position). Il est influencé en bas par le réglage du ralenti, en haut par le choix du gicleur principal. Si la montée en régime, lorsque le boisseau est à demi-ouverture, se fait sur un rythme de 4-temps ou avec un manque de puissance, il faut descendre l'aiguille d'un cran. Si le moteur cliquette à l'accélération, en particulier au régime de puissance maximale, il faut monter l'aiguille.
Si les symptômes décrits précédemment apparaissent en bas du régime intermédiaire, il faut régler plus pauvre la plage de ralenti en cas de rythme de 4-temps et la régler plus riche en cas de cliquettement.

Pleine ouverture D

Fonctionnement lorsque le boisseau est ouvert complètement (pleins gaz). Ce fonctionnement est influencé par le gicleur principal et l'aiguille. Si l'isolant d'une bougie neuve est très clair ou blanc après que le moteur a fonctionné quelques instants à plein régime, ou si le moteur cliquette, il faut monter un gicleur principal plus gros. Si l'isolant est marron foncé ou couvert de suie, il faut mettre un gicleur plus petit.

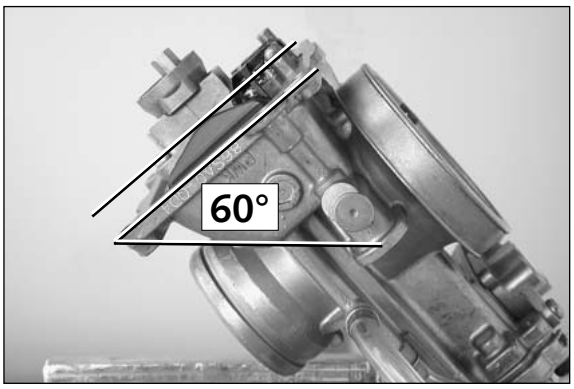


Vider la cuve du carburateur

Chaque fois qu'on a lavé la machine à l'eau il faut vider la cuve du carburateur, afin d'éliminer l'eau qui aurait pu entrer. En effet, s'il y a de l'eau dans la cuve le moteur ne fonctionne pas correctement.
Effectuer cette opération lorsque le moteur est froid. Fermer le robinet d'essence et mettre un chiffon sous le carburateur pour absorber l'essence qui va couler. Enlever le bouchon ❶ et le nettoyer à l'air comprimé. Remettre le bouchon avec son joint, ouvrir le robinet et vérifier l'étanchéité.

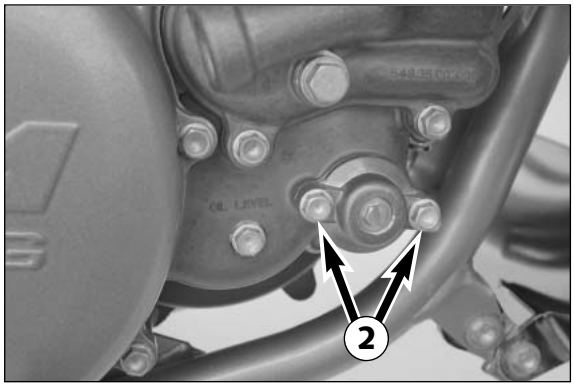
⚠ ATTENTION ⚠

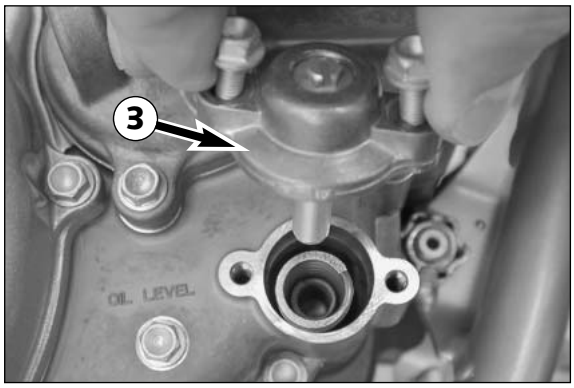
- L'essence est facilement inflammable et elle est nocive. Il faut donc faire très attention.
- Ne jamais travailler sur le circuit d'alimentation près d'une flamme ou en fumant. Toujours laisser refroidir le moteur auparavant.
- Essuyer aussitôt l'essence qui pourrait couler.
- Un chiffon imbibé s'enflamme également rapidement.
- En cas d'ingurgitation ou de gouttes dans les yeux, consulter aussitôt un médecin.
- Les restes de carburant doivent être éliminés en respectant la réglementation en vigueur.

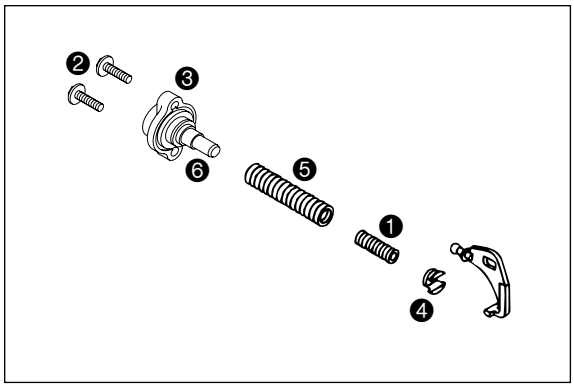


Contrôle du niveau de cuve *

Mettre le carburateur Keihin en biais (environ 60°) de manière a ce que le ressort du pointeau ne soit pas écrasé. Dans cette position le bord du flotteur doit être parallèle au plan de joint de la cuve (Cf. Illustration).







Caractéristique du moteur 250/300 SX/MXC/EXC*

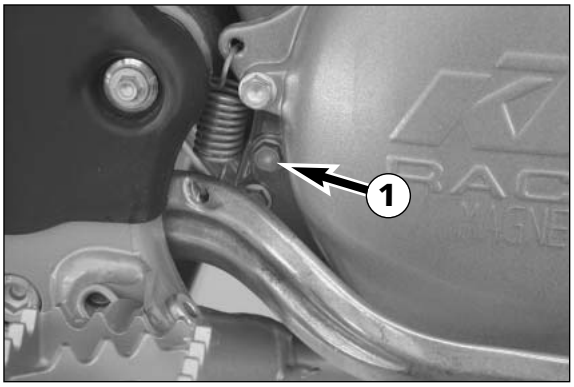
On peut modifier le caractère du moteur en jouant sur la force du ressort auxiliaire ❶. Lorsque la machine est livrée, elle est pourvue d'un ressort prévu pour une conduite facile (la puissance arrive progressivement).
Si l'on préfère un caractère plus agressif, on peut monter le ressort fourni à part (plus de puissance sur les régimes intermédiaires).

Ressort pour une conduite facile (monté à la livraison)
N° de référence 546.37.072.300, touche de peinture jaune

Ressort pour un caractère agressif (fourni à part)
N° de référence 548.37.072.000, touche de peinture rouge

Incliner la moto à environ 45° vers la gauche. Retirer les deux vis ❷. Déposer le couvercle ❸ et sortir du carter d'embrayage les ressorts avec le porte-ressort ❹. Retirer les deux ressorts du porte-ressort, monter le ressort auxiliaire rouge et le ressort de réglage ❺ et enfiler le tout dans le carter d'embrayage de manière à ce que l'évidement du porte-ressort ❹ prenne sa place dans le renvoi. Vérifier le joint torique dans le couvercle et monter ce dernier de manière à ce que la vis d'appui ❻ pour le ressort prenne sa place dans le ressort auxiliaire.
Ne tourner en aucun cas la vis d'appui car cela modifierait en mauvaise part le caractère du moteur.

Si l'on désire que la puissance vienne avec plus de douceur, on peut monter un autre rotor d'allumage et un autre échappement. Se renseigner auprès de son agent KTM.

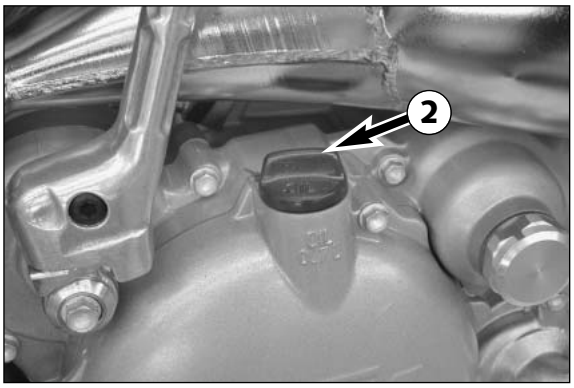


Niveau d'huile de boîte (125/200)

Pour contrôler le niveau de l'huile dans la boîte, il faut enlever la vis ❶ située sur le carter d'embrayage. Lorsque la machine est bien d'aplomb, l'huile doit légèrement sortir par le trou. Si nécessaire, enlever le bouchon ❷ de remplissage et rajouter de l'huile (cf. caractéristiques moteur).

! ATTENTION !

TROP PEU D'HUILE OU DE L'HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ A POUR EFFET UNE USURE PRÉMATURÉE DE LA BOÎTE ET DE L'EMBRAYAGE. N'UTILISEZ QUE DES HUILES DE MARQUE.

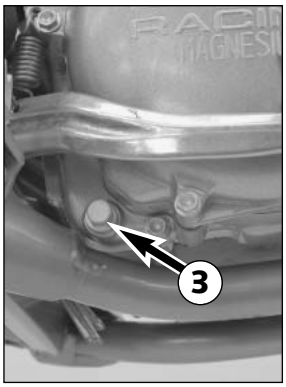


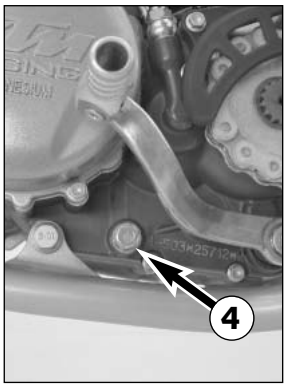
Vidange de la boîte (125/200) *

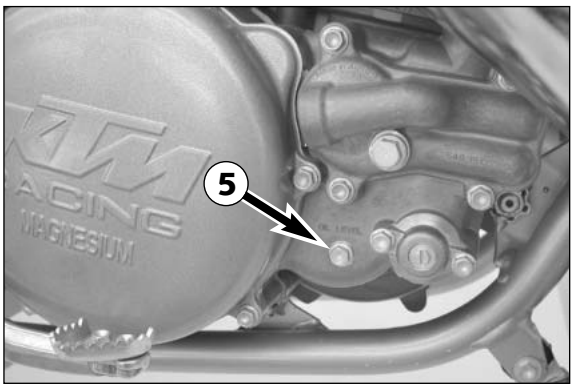
Pour vidanger la boîte de vitesses il faut d'abord faire chauffer le moteur puis mettre la machine sur une surface horizontale. Enlever les bouchons ❸ et ❹ et laisser la vieille huile s'écouler dans un récipient. Nettoyer les aimants des bouchons et remettre ces derniers avec un joint neuf. Remplir avec 0,7 litre d'huile (cf. caractéristiques moteur). Remettre le bouchon ❷ et vérifier l'étanchéité.

! ATTENTION !

TROP PEU D'HUILE OU DE L'HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ A POUR EFFET UNE USURE PRÉMATURÉE DE LA BOÎTE ET DE L'EMBRAYAGE. N'UTILISEZ QUE DES HUILES DE MARQUE !





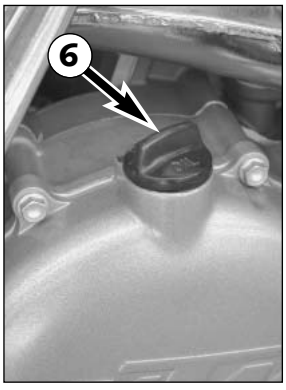


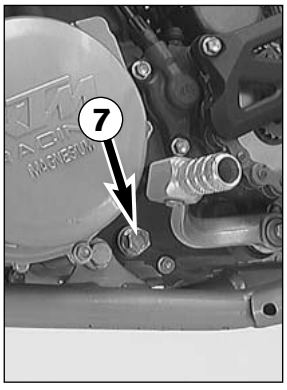
Niveau d'huile de boîte (250/300)

Pour contrôler le niveau de l'huile dans la boîte, il faut enlever la vis ❺ située sur le carter d'embrayage. Lorsque la machine est bien d'aplomb, l'huile doit légèrement sortir par le trou. Si nécessaire, enlever le bouchon ❻ de remplissage et rajouter de l'huile (cf. caractéristiques moteur).

! ATTENTION !

TROP PEU D'HUILE OU DE L'HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ A POUR EFFET UNE USURE PRÉMATURÉE DE LA BOÎTE ET DE L'EMBRAYAGE. N'UTILISEZ QUE DES HUILES DE MARQUE !





Vidange de la boîte (250/300) *

Avant de vidanger la boîte, il faut faire chauffer le moteur, puis mettre la machine sur une surface horizontale. Enlever le bouchon de vidange ❼ et recueillir l'huile qui s'écoule. Nettoyer l'aimant du bouchon et remettre celui-ci en place avec un joint. Remplir avec 0,7 l d'huile (cf. caractéristiques moteur). Remettre le bouchon ❻ et vérifier l'étanchéité.

! ATTENTION !

TROP PEU D'HUILE OU DE L'HUILE DE MAUVAISE QUALITÉ A POUR EFFET UNE USURE PRÉMATURÉE DE LA BOÎTE ET DE L'EMBRAYAGE. N'UTILISEZ QUE DES HUILES DE MARQUE !

NETTOYAGE

Nettoyer régulièrement la machine afin que les éléments en plastique gardent leur brillant.
Le mieux est d'utiliser une éponge et de l'eau chaude, à laquelle on ajoute un détergent ordinaire. On peut préalablement enlever les plus grosses salissures avec un jet d'eau pas trop puissant.

! ATTENTION !

NE JAMAIS NETTOYER LA MACHINE AVEC UN JET D'EAU PUISSANT OU HAUTE PRESSION, CAR EN RAISON DE CETTE HAUTE PRESSION L'EAU PÉNÈTRE DANS LES COMPOSANTS ET RACCORDS ÉLECTRIQUES, DANS LES GAINES DE CÂBLES, DANS LES ROULEMENTS ET LE CARBURATEUR, CE QUI CAUSE DES DÉSAGRÉMENTS, VOIRE DES PANNES GRAVES.

- Avant tout lavage il faut boucher le tuyau d'échappement pour éviter que de l'eau n'y pénètre.
- Pour nettoyer le moteur on utilisera un produit ordinaire tel qu'on en trouve dans le commerce. Les parties très sales seront frottées avec un pinceau.
- Quand la moto aura été soigneusement rincée à l'eau, mais sans pression, on la séchera avec un chiffon ou à l'air comprimé. Puis on roulera un peu, de manière à ce que le moteur atteigne sa température normale de fonctionnement. On utilisera aussi les freins. De cette manière l'eau qui aurait pu rester dans les recoins s'évaporera d'elle-même.
- Repousser les capuchons de protection des cocottes au guidon de manière à ce que l'eau qui a pu pénétrer puisse s'évaporer.
- Quand la machine aura refroidi, on huilera ou graissera toutes les articulations. Traiter la chaîne avec une graisse spéciale.
- Pour éviter les pannes électriques, il convient de traiter le contacteur, le commodo et le connecteur par fiches avec un aérosol antihumidité.

CONSERVATION POUR L'USURE D'HIVER

Si la machine est utilisée également en hiver et que les routes sont salées, il faut prendre des mesures préventives contre la corrosion.
- Nettoyer la moto à fond et la laisser sécher apres chaque utilisation.
- Traiter le moteur, le carburateur, le bras oscillant et toutes les parties zinguées et non peintes (à l'exception des disques de frein) avec un produit anticorrosion à base de cire.

⚠ ATTENZIONE ⚠

NE PAS TRAITER LES DISQUES DE FREIN CAR LE FREINAGE S'EN TROUVERAIT FORTEMENT DIMINUÉ.

! ATTENTION !

QUAND ON A ROULÉ SUR DES ROUTES SALÉES IL FAUT NETTOYER LA MOTO À FOND À L'EAU FROIDE ET BIEN LA SÉCHER.

STOCKAGE

Si l'on ne se sert pas de la machine pendant une période assez longue, il est préférable d'effectuer les travaux suivants:
- nettoyage complet (voir chapitre Nettoyage)
- vérifier le niveau du liquide de refroidissement et sa teneur en antigel
- faire chauffer le moteur, fermer le robinet d'essence et laisser tourner le moteur jusqu'à ce qu'il s'arrête de lui-même. On évite ainsi que se forment des dépôts dans les gicleurs
- Enlever la bougie et verser environ 5 cm^3 d'huile moteur dans le cylindre. Faire tourner au démarreur pendant 5 secondes pour répartir l'huile puis remettre la bougie.
- vidanger le réservoir en utilisant un bidon adéquat
- vérifier la pression des pneus
- graisser les articulations des leviers, pédales etc. ainsi que la chaîne
- Le lieu de stockage doit être sec et non soumis à des écarts importants de température
- recouvrir la machine d'une toile ou d'une couverture laissant passer l'air. Ne pas utiliser de bâches étanches, qui retiennent l'humidité, ce qui provoque de la corrosion.

! ATTENTION !

IL EST TRÈS MAUVAIS DE FAIRE TOURNER BRIÈVEMENT LE MOTEUR D'UNE MACHINE STOCKÉE. EN EFFET, LE MOTEUR NE CHAUFFE ALORS PAS ASSEZ ET LA VAPEUR D'EAU SE CONDENSE ET FAIT ROUILLER L'EMBIELLAGE, LES ROULEMENTS ET L'ÉCHAPPEMENT.

Remise en service après stockage

- Remettre de l'essence fraîche dans le réservoir et positionner le robinet d'essence sur ON
- Effectuer le contrôle habituel de mise en service (Cf. conseils d'utilisation)
- Bref essai en roulant avec prudence

N.B. : Avant de remiser la machine, vérifier l'état et le bon fonctionnement de tous les éléments. Il est préférable de faire effectuer l'entretien, les réparations et les transformations durant la morte saison car les ateliers sont alors moins chargés et l'attente est moins longue qu'en début de saison.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 125 / 200 SX, EXC 2004

	125 SX	125 EXC	200 SX	200 EXC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène			
Fourche	Fourche télescopique WP – **U**p **S**ide **D**own 48 MA			
Débattement avant/arrière	300/335 mm			
Suspension arrière	Amortisseur central WP PDS 5018 (**P**rogressive **D**amping **S**ystem)			
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante			
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante			
Disques de frein	usure max. 0,40 mm			
Pneu avant	80/100 - 21“ 51M, M59	90/90 - 21“ MT83	80/100 - 21“ 51M, M59	90/90 - 21“ MT 83
Pression tout -terrain	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pression route en solo	–	1,5 bar	–	1,5 bar
Pneu arrière	100/90 - 19“ 57M, M70	120/90 - 18“ MT83	100/90 - 19“ 57M, M70	120/90 - 18“ MT 83
Pression tout -terrain	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar	1,0 bar
Pression route en solo	–	2,0 bar	–	2,0 bar
Réservoir	7,5 litre	9 litre (Réserve 1,3 litre)	7,5 litre	9 or 11 litre
Démultiplication secondaire	13:50	14:38	14:48	14:45/14:48
Chaîne	5/8 x 1/4 "			
Couronnes livrables	38 / 40 / 42 / 45 / 48 / 50 / 52			
Lampe	Phare	HS1 12V 35/35W		
	Veilleuse	12V 5W (Sockel W2, 1x9,5d)		
	Èclairage du tableau de bord	12V 1,2W (Sockel W2, 1x4,6d)		
	Feu Stop - lanterne	12V 21/5W (Sockel BaY15d)		
	Clignoteur	12V 10W (Sockel Ba15s)		
	De plaque dímmatriculation	12V 1,2W (Sockel 1x4,6d)		
Angle de la colonne de direction	63°			
Empattement	1461 ± 10 mm			
Hauteur de selle à vide	925 mm			
Garde au sol à vide	390 mm			

RÉGLAGES DE BASE - FOURCHE		
	125/200 SX	**125/200 EXC**
	WP 4860 MXMA 1418Y743	**WP 4860 MXMA 1418Y744**
Amortissement à la compress.	18	20
Amortissement à la détente	18	20
Ressort	4,2 N/mm	3,8 N/mm
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm
Longueur de la chambre d'air	90 mm	120 mm
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

STANDARD-EINSTELLUNG – FEDERBEIN		
	125/200 SX	**125/200 EXC**
	WP 5018 PDS-DCC 1218Y767	**WP 5018 PDS-MCC 1218Y768**
Amortissement à la compress.	17 LS (low speed) 2 HS (high speed)	19
Amortissement à la détente	22	24
Ressort	80/250	84/250
Précontrainte du ressort	4 mm	4 mm

COUPLES DE SERRAGE - PARTIE-CYCLE		
Vis à épaulement, broche avant	M24x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis disques frein	M6 10.9	Loctite 243 + 15 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M8	15 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M8	10 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M20x1,5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M16x1,5	100 Nm
Vis bride de serrage de guidon	M8	20 Nm
Vis du support de guidon	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Vis amortisseur supérieur	M12	60 Nm
Vis amortisseur inférieur	M12	60 Nm
Vis du couronne	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Vis loint à rotule pédale de frein	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vis fixation moteur	M10	45 Nm
Tirant moteur	M8	33 Nm
Vis de la bague l'amotrisseur	M6	8 Nm
Vis de rayon	M4,5 / M5	5 Nm
Autres vis partie-cycle	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Autres ecrous partie-cycle	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 125 / 200 SX, EXC 2004

Moteur	125 SX	125 EXC	200 SX	200 EXC
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec control valve à l'echappement et valve d'admissiong			
Cylindrée	124,8 cm^3		193 cm^3	
Alésage/Course	54 / 54,5 mm		64 / 60 mm	
Carburant	Super carburant sans plomb d'indice d'octane 95 mélange à l'huile 2-temps de haute qualitè (Motorex Cross Power 2T)			
Mélange	1:40 - 1:60 si on utilise des huiles 2-temps de haute qualité (Motorex Cross Power 2T). En cas de doute contacter votre importateur			
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux			
Tête de bielle	roulement à aiguilles			
Pied de bielle	roulement à aiguilles			
Piston	piston moulé			
Segment	1 segment de compression	2 segments de compression	1 segment de compression	2 segments de compression
Valeur "X"	0,0 mm			
Point d'allumage	1,4 mm (16,5 °) avant pmh		1,6 mm (17 °) avant pmh	
Bougie	NGK BR9 EVX			NGK BR 8 EG
Ecartement des électrodes	0,60 mm			
Valeur "Z"	43 mm		46 mm	47 mm
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 23:73			
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Motorex Kupplungs- Fluid 75)			
Boîte	à crabots, 5 rapports	à crabots, 6 rapports		
Rapports de boite 1 ére 2 éme 3 éme 4 éme 5 éme 6 éme	 13 : 32 „1S32" „2S15" 15 : 30 „2S30" „3S17" 17 : 28 „3S28" „4S19" 19 : 26 „4S26" „5S21" 21 : 25 „5S25"	 12 : 33 „1G33" „2S15" 15 : 31 „2G31" „3S17" 17 : 28 „3S28" „4S19" 19 : 26 „4S26" „5S21" 21 : 25 „5S25" „6G20" 20 : 20 „6G20"	 13 : 32 „1S32" „2S15" 15 : 30 „2S30" „3S17" 17 : 28 „3S28" „4S19" 19 : 26 „4S26" „5S21" 21 : 25 „5S25" „6S22" 20 : 23 „6S23"	 13 : 33 „1G33" „2S15" 15 : 31 „2G31" „3S17" 17 : 28 „3S28" „4S19" 19 : 26 „4S26" „5G17" 21 : 25 „5G19" „6G22" 20 : 20 „6G20"
Huile de boîte		0,7 l litre d'huile moteur (Motorex Top Speed 15W50)		
Pignons livrables	13Z / 14Z / 15Z pour chaîne $^5/_8$ x $^1/_4$"			
Liquide de refroidissement	1,2 litres, 40% d'antigel, 60% d'eau, au minimum -25 °C			
Allumage Générateur	KOKUSAN 2K-1 non générateur	KOKUSAN 2K-3 12V / 110 W	KOKUSAN 2K-3 12V / 110 W	KOKUSAN 2K-3 12V 110 W
Allumage USA Générateur	KOKUSAN 2K-1 non générateur	KOKUSAN 2K-2 12V 40 W	KOKUSAN 2K-1 12V / 110 W	KOKUSAN 2K-2 12V 40 W
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau			
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnée			

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Vis à épaulement – culasse	M 7	18 Nm
Écrous épaulement – embase	M 8	30 Nm
Écrou du volant	M 12x1	60 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M 16x1,5	180 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M 18x1,5	120 Nm
Vis des différents carters	M 6	8 Nm
Bougie	M 14x1,25	20 Nm
Axe de bras oscillant	M 16x1,5	100 Nm
Autres vis	M 6	10 Nm
	M 8	25 Nm
	M 10	45 Nm

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR					
	125 SX	**200 EXC USA**	**200 SX**	**200 EXC AUS 200 EXC EU**	**125 EXC EU 125 EXC AUS**
Carburateur type	Keihin PWK 39	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 39	Keihin PWK 38 AG	Keihin PWK 38 AG
Numero de régulage	141102	080202	151102	100202	070202
Cicleur principal	188 (185/190)	178(180/185)	188 (185/190)	180 (178)	148 (180/185)
Cicleur de ralenti	45 (48)	45 (48)	45 (48)	35 (45/48)	35 (45/48)
Cicleur de starter	85	85	85	85	85
Aiguille	R 1469 D (R 1468 D)	NOZ E (NOZ F)	R 1468G (R1469G)	R 1475J (NOZ E/NOZ F)	R 1472 N (NOZ E/NOZ F)
Position de l'aiguille	II	III	III	III	V
Boisseau	5.5	6.5	5.5	6.5	6.5
Vis d'air dévissée de	1,5	1,5	1,5	1,5	1,5
Étranglement	–	–	–	butée boisseau 36mm	–

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – PARTIE-CYCLE 250 / 300 SX, MXC, EXC 2004

	250SX	300 MXC	250/300 EXC
Cadre	Cadre en tube d'acier au chrome-molybdène		
Fourche	Fourche télescopique WP **U**p **S**ide **D**own 48 MA		
Débattement avant/arrière	300 / 335 mm		
Suspension arrière	Amortisseur central WP PDS 5018 (**P**rogressive **D**amping **S**ystem)		
Frein avant	disque Ø 260 mm percé, pince flottante		
Frein arrière	disque Ø 220 mm percé, pince flottante		
Disques de frein	usure max. 0,40 mm		
Pneu avant Pression tout -terrain Pression route en solo	80/100 - 21" 51M, M59 1,0 bar 1,5 bar	80/100 - 21" 51M, M59 1,0 bar 1,5 bar	90/90 - 21" MT83 1,0 bar 1,5 bar
Pneu arrière Pression tout -terrain Pression route en solo	110/90 - 19" 62M, M70 1,0 bar 2,0 bar	110/100 - 18" 64M, M402 1,0 bar 2,0 bar	140/80 - 18" MT83 1,0 bar 2,0 bar
Réservoir	7,5 litre	11 litre (Réserve 1,7 litre)	9 ou 11 litre (Rés. 1,3 ou 1,7 litre)
Démultiplication secondaire	13:50	13:50	13:42 / 13:50
Chaîne	5/8 x 1/4 "		
Couronnes livrables	38 / 40 / 42 / 45 / 48 / 50 / 52		
Lampe	Phare	HS1 12V 35/35W	
	Veilleuse	12V 5W (Sockel W2, 1x9,5d)	
	Èclairage du tableau de bord	12V 1,2W (Sockel W2, 1x4,6d)	
	Feu Stop - lanterne	12V 21/5W (Sockel BaY15d)	
	Clignoteur	12V 10W (Sockel Ba15s)	
	De plaque dímmatriculation	12V 1,2W (Sockel 1x4,6d)	
Angle de la colonne de direction	63°		
Empattement	1475 ± 10 mm		
Hauteur de selle à vide	925 mm		
Garde au sol à vide	385 mm		

RÉGLAGES DE BASE - FOURCHE

	250 SX	250/300 MXC,EXC
	WP 4860 MXMA **1418Y745**	**WP 4860 MXMA** **1418Y746**
Amortissement à la compress	18	20
Amortissement à la détente	18	20
Ressort	4,4 N/mm	4,0 N/mm
Précontrainte du ressort	6	5
Longueur de la chambre d'air	90	120
Qualité d'huile	SAE 5	SAE 5

RÉGLAGE DE BASE - AMORTISSEUR

	250 SX	250/300 MXC, EXC
	WP 5018 PDS-DCC **1218Y769**	**WP 5018 PDS-MCC** **1218Y770**
Amortissement à la compress.	12 LS (low speed) 2 HS (high speed)	19
Amortissement à la détente	26	24
Ressort	84/250	88/250
Précontrainte du ressort	5 mm	5 mm

COUPLES DE SERRAGE - PARTIE-CYCLE		
Vis à épaulement, broche avant	M24x1,5	40 Nm
Vis pince avant	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Vis disques frein	M6 10.9	Loctite 243 + 15 Nm
Vis de fixation de té supérieur de fourche	M8	20 Nm
Vis de fixation de té inférieur de fourche	M8	15 Nm
Vis de fixation de l'axe de roue avant	M8	10 Nm
Ecrou à épaulement, broche arrière	M20x1,5	80 Nm
Ecrou d'axe de bras oscillant	M16x1,5	100 Nm
Vis bride de serrage de guidon	M8	20 Nm
Vis du support de guidon	M10	Loctite 243 + 40 Nm
Vis amortisseur supérieur	M12	60 Nm
Vis amortisseur inférieur	M12	60 Nm
Vis du couronne	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Vis loint à rotule pédale de frein	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Vis fixation moteur	M10	45 Nm
Tirant moteur	M8	33 Nm
Vis de la bague l'amotrisseur	M6	8 Nm
Vis de rayon	M4,5 / M5	5 Nm
Autres vis partie-cycle	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Autres ecrous partie-cycle	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES – MOTEUR 250/300 SX, MXC,EXC 2004

Moteur	**250 SX**	**250 EXC**	**300 MXC/EXC**
Type	Monocylindre 2-temps à refroidissement liquide avec **KTM** **T**win **V**alve **C**ontrol valve à l'echappement et **K**TM **T**orque **C**hamber		
Cylindrée	249 cm^3		293,15 cm^3
Alésage/Course	66,4 / 72 mm		72 / 72 mm
Carburant	Super sans plomb d'au moins 95 d'indice d'octane avec huile de 2-temps (Motorex Cross power 2T)		
Mélange	1:40 - 1.60 si l'om utilise des huiles 2-temps de haute qualitè. En cas de doute contacter notre importateur ou mèlanger par prècaution à 1:40		
Roulements d'embiellage	1 roulement à billes / 1 roulement à rouleaux		
Tête de bielle	roulement à aiguilles		
Pied de bielle	roulement à aiguilles		
Piston	piston moulé		
Segment	1 segments de compression	2 segments de compression	
Valeur "X" (bord supérieur piston - bord supérieur cylindre)	0 + 0,1 mm		
Point d'allumage	1,9 mm avant pmh		
Bougie	NGK BR 8 ECM	NGK BR 7 ES	
Ecartement des électrodes	0,60 mm		
Valeur "Z" (hauteur de la valve a l'échappement)	48,5 mm - 0,2 mm		
TVC début d'action TVC fin d'action	5200/min 7000/min (ressort auxiliaire rouge), 7500/min (ressort auxiliaire jaune)		
Transmission primaire	Pignosà taille droite, demultiplication primaire 26:72		
Embrayage	Multidisque en bain d'huile, functionnement hydraulique (Motorex Kupplungs- Fluid 75)		
Boîte	à crabots, 5 rapports		
Rapports de boîte 1 ére 2 éme 3 éme 4 éme 5 éme	 14:28 16:26 18:24 21:24 22:21	250,300 EXC 14:30 17:26 19:23 20:20 29:23	300 MXC 14:28 16:26 18:24 21:24 22:21
Huile de boîte	0,7 l litre d'huile moteur (Motorex Top Speed 15W50)		
Pignons livrables	13Z / 14Z / 15Z pour chaîne $\frac{5}{8}$ x $\frac{1}{4}$"		
Liquide de refroidissiment	1,3 litres, 40% d'antigel, 60% d'eau, au minimum -25 °C		
Allumage Générateur	KOKUSAN 2K-1 –	KOKUSAN 2K-3 12V 110W	
Allumage USA (MXC) Générateur	KOKUSAN 2K-2 12V 40W		
Carburateur	A boisseau, réglage voir tableau		
Filtre à air	Cartouche en mousse imprègnée		

COUPLES DE SERRAGE – MOTEUR		
Vis à épaulement – culasse	M 8	35 Nm
Écrous épaulement – embase	M 10	35 Nm
Fixation du volant	M 12x1	60 Nm
Vis tôle du mecanisme de kick	M 6x16	Loctite 648 + 19 Nm
Écrou de pignon en bout de vilebrequin (gauche)	M 18x1,5	Loctite 243 + 150 Nm
Écrou de la noix d'embrayage	M 18x1,5	Loctite 243 + 100 Nm
Vis des différents carters	M 6	8 Nm
Axe de bras oscillant	M 14	100 Nm
Autres vis	M 6 M 8 M 10	10 Nm 25 Nm 45 Nm

RÉGLAGE DE BASE DU CARBURATEUR			
	250SX	**250 EXC USA 300 MXC, EXC USA**	**250/300 EXC-EU 250/300 EXC-AUS**
Carburateur type	Keihin PWK 38 S AG	Keihin PWK 36 S AG	Keihin PWK 36 S AG
Numero de régulage	180303	191102	171102
Cicleur principal	165 (162,168)	160 (162)	160 (162)
Cicleur de ralenti	40 (38)	35	35
Cicleur de starter	85	85	85
Aiguille	NOZG (NOZH/NOZF)	N3EH (N3EW)	N3CJ (N3EW/N3EH)
Position de l'aiguille	IV	III	I
Boisseau	6,5	7	7
Vis d'air dévissée de	1	1	3,5
Étraglement	–	–	butée boisseau 38 mm
Cicleur de Power Jet	–	–	–

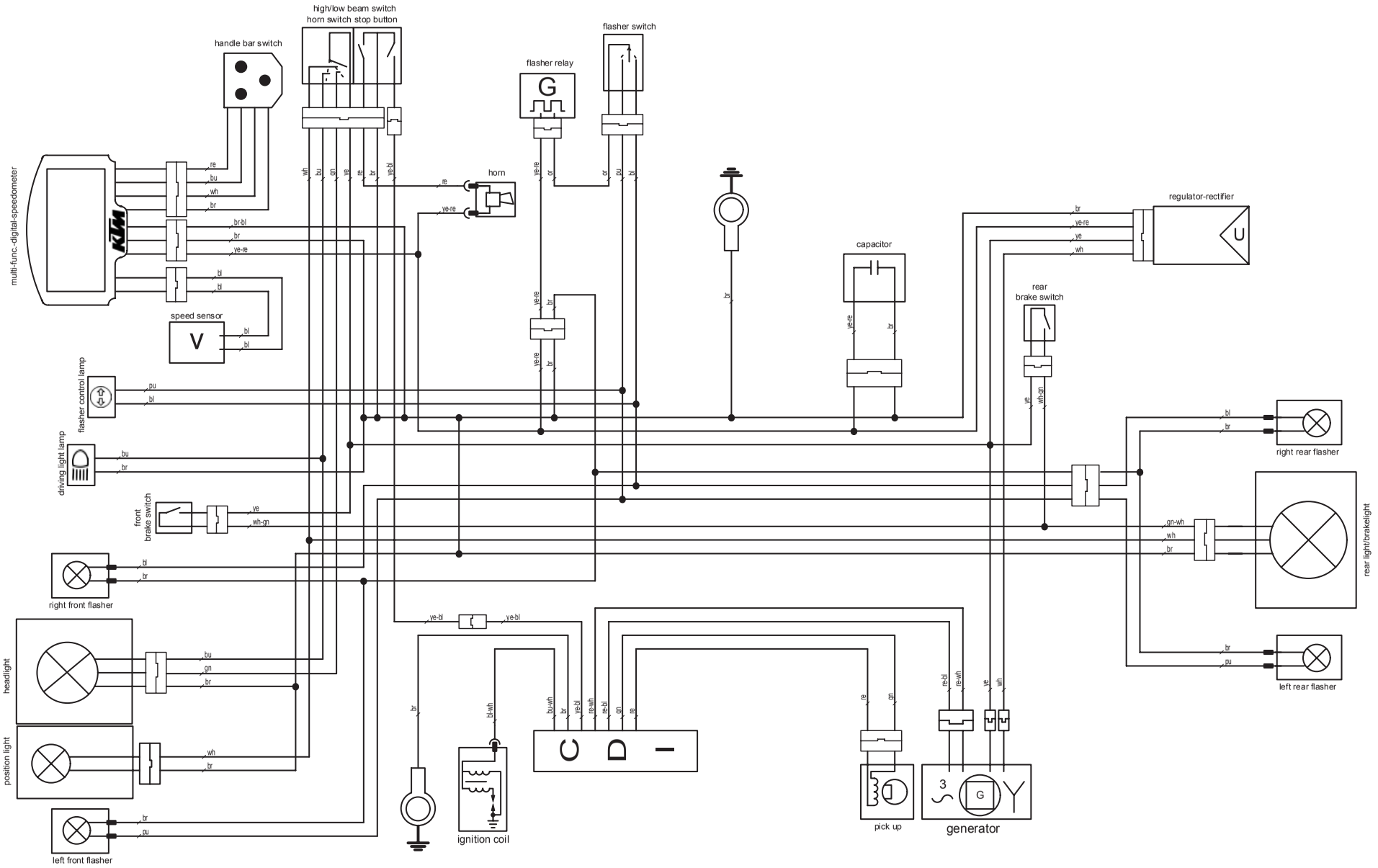
INDEX ALPHABÉTIQUE

Page

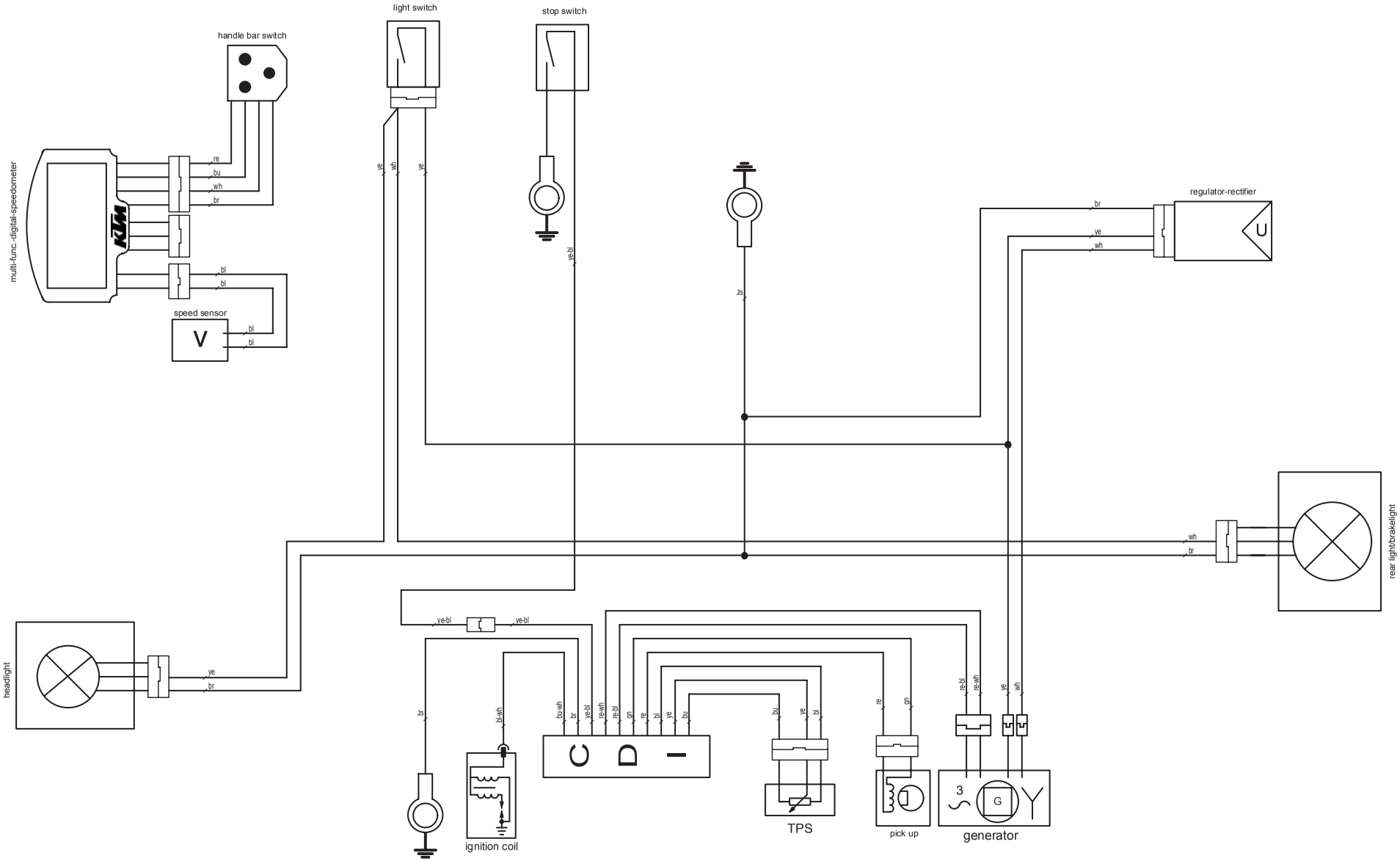
Ajustment de la tension de la chaîne 29
Amortissement à la compression de l'amortisseur (MXC, EXC) 15
Amortissement à la compression de l'amortisseur (SX) 14
Ancrage de l'amortisseur 28
Antivol de direction 13
Arrêt et béquillage 19
Béquille latérale 13
Bouchon de réservoir 12
Bouton d'arrêt d'urgence (AUS) 11
Bouton de clignotants 11
Bouton de masse (SX) 11
Bouton de phare (EXC USA) 11
Bouton du tripmaster 7
Cache du radiateur pour la saison froide 38
Caractéristique du moteur 250/300 SX/MXC/EXC 43
Caractéristiques techniques – moteur 250/300 52
Caractéristiques techniques – moteur 125/200 48
Caractéristiques techniques – partie-cycle 125/200 46
Caractéristiques techniques – partie-cycle 250/300 50
Carburant 19
Chaîne tension 29
Circuit de refroidissement 38
Commodo (EXC) 11
Complément de liquide de frein à l'avant 32
Compléter le niveau de liquide de frein à l'arrière 33
Compteur électronique 6
Conseile d'utilisation 17
Conseils d' utilisation et d' avertissement pour mise en marche de la moto 16
Conservation pour l'usure d'hiver 45
Contrôle du niveau d'huile de l'embrayage hydraulique . .40
Contrôle du niveau de cuve 42
Contrôle du niveau de liquide de refroidissement 38
Démarrage 18
Démarrage moteur chaud 18
Démarrage moteur froid 18
Dépose et pose de la roue arrière 35
Dépose et pose de la roue avant 34
Détermination de l'enfoncement de l'amortisseur en charge . . .26
Détermination de l'enfoncement en statique de l'amortisseur . . .26
Echappement 40
Emplacement des numeros de serie 5
Entretien de la chaîne 30
Freinage 19
Kick 13
Levier d'embrayage 5
Levier de frein à main 5
Modification de la précontrainte de la fourche (modèles MXC/EXC) 27
Modification de la précontrainte de la fourche (modèles SX) . .27
Modification de la prétension du ressort du montant de suspension 28
Nettoyage 45
Nettoyage des cache-poussière de la fourche 25
Nettoyage du filtre à air 39
Niveau d'huile de boîte (125/200) 44

Page

Niveau d'huile de boîte (250/300) 44
Numéro de cadre 5
Organes de commande 5
Passage des vitesses, Conduite 18
Pédale de frein principal 13
Pile pour le compteur électronique 36
Plan de graissage et d'entretien 20
Pneus, pression 36
Purge de l'embrayage hydraulique 40
Purge du circuit de refroidissement 39
Réglage de base de la partie-cycle en fonction du poids du pilote 26
Réglage de l'amortisseur et contrôle du ressort 26
Réglage de la compression de la fourche 14
Réglage de la course à vide de la piognée de frein 32
Réglage de la détente de l'amortisseur (SX, MXC, EXC) . .15
Réglage de la détente de la fourche 14
Réglage de la position de base de la poignée d'embrayage . .40
Réglage de la position de la pédale de frein 33
Réglage de la position du guidon 25
Réglage de la précontrainte de la fourche (SX) 28
Réglage du carburateur 41
Remarques concernant la mise en service 16
Remarques de principe concernant les freins à disque KTM . .31
Remède quand le moteur est noyé 18
Remise en service après stockage 45
Remplacement d'une ampoule de phare ou de la veilleuse . .37
Remplacement des plaquettes à l'avant 33
Remplacement des plaquettes de frein à l'arrière 34
Remplacement des ressorts de fourche 27
Remarques importantes concernant les garanties légale et du constructeur 3
Robinet d'essence 12
Rodage 16
Selecteur 12
Starter 12
Schema de cablage, carburateur . . . . . .appendice
Stockage 45
Temoins 6
Travaux d'entretien partie-cycle et moteur 24
Type et numéro de moteur 5
Usure de la chaîne 30
Vérification des plaquettes de frein à l'arrière 34
Vérification des plaquettes de frein à l'avant 32
Vérification du niveau de liquide de frein à l'arriere 33
Vérification du niveau du liquide de frein avant 32
Vérification du réglage de base de la fourche 27
Vérification et réglage des roulements de direction 24
Vérification/réglage du capteur 37
Vérifications avant chaque mise en service 17
Vérifier la tension des rayons 36
Vidange de la boîte (125/200) 44
Vidange de la boîte (250/300) 44
Vider la cuve du carburateur 42
Vis de purge de la fourche 25



KTM	EXC 125-300 2004	wiring diagramm	main harness	503.11.075.850	22.05.2003



KTM	EXC-USA 125-300 2004	wiring diagramm	main harness	523.11.075.000	22.05.2003

19.05.2003

SX 125-250

ENGLISCH	DEUTSCH	ITALIENISCH
Capacitor	Kondensator	Condensatore
CDI	CDI	CDI
Driving light lamp	Fernlichtkontrolle	Spia abbagliante
Flasher relay	Blinkerrelais	Relè indicatori
Flasher switch	Blinkerschalter	Deviatore indicatori di direzione
Front brake switch	vorderer Bremslichtschalter	Interruttore luce ant. di stop
Flasher control lamp	Blinkerkontrolle	spia lampeggiatori
Generator	Generator	Generatore
Handle bar switch for -multi-func.-digital-speedometer	Lenkerschalter für Kombiinstrument	Interruttore sul manubrio per tachimetro multifunzione
Headlight	Scheinwerfer	Faro anteriore
High / low beam switch	Auf-Abblendschalter	Commutatore abbagliante/anabbagliante
Horn	Hupe	Avvisatore acustico
Horn switch	Hornschalter	Interruttore avvisatore acustico
Ignition coil	Zündspule	Bobina d'accensione
Left front flasher	linker vorderer Blinker	Indicatore ant. sx
Left rear flasher	linker hinterer Blinker	Indicatore post. sx
Multi-func.-digital-speedometer	Multifunktionsdigitaltacho	Tachimetro digitale multifunzione
Pick up	Impulsgeber	Pick up
Position light	Standlicht	luce di posizione
Rear brake switch	hinterer Bremslichtschalter	Interruttore luce post. di stop
Rear light / brakelight	hinteres Begrenzungslicht / Bremslicht	Luce post. di posizione/stop
Regulator-rectifier	Regelgleichrichter	Regolatore-raddrizzatore
Right front flasher	rechter vorderer Blinker	Indicatore ant. dx
Right rear flasher	Rechter hinterer Blinker	Indicatore post. dx
Speed sensor	Geschwindigkeitssensor	Sensore velocità
Stop switch	Stop schalter	Interruttore d'emergenza

CABLE COLOURS	KABELFARBEN	CAVO COLORATO
bl: black	bl: blau	bl: nero
ye: yellow	ye: gelb	ye: giallo
bu: blue	bu: blau	bu: blu
gr: green	gr: grün	gr: verde
re: red	re: rot	re: rosso
wh: white	wh: weiß	wh: bianco
br: brown	br: braun	br: marrone
or: orange	or: orange	or: arancione
pi: pink	pi: rosa	pi: rosa
gr: grey	gr: grau	gr: grigio
pu: purple	pu: violett	pu: violetto

ENGLISCH	FRANZÖSISCH	SPANISCH
Capacitor	Condensateur	Condensador
CDI	CDI	CDI
Driving light lamp	Temion feu route	Lampara aviso luces largas
Flasher relay	Relais de clignotants	Relé de la luz intermitente
Flasher switch	Bouton de clignotants	Interruptor de la luz intermitente
Front brake switch	Contacteur de frein avant	Interruptor de luz del freno delantero
Flasher control lamp	Temion de clignoteur	Lampara aviso intermitentes
Generator	Genrateur	Generador
Handle bar switch for multi-func.-digital-speedometer	Contacteur au guidon pour ordinateur de bord	Interruptor de manillar para instrumento combinado
Headlight	Phare	Faro
High / low beam switch	Contacteur code/phare	Interruptor de encender/apagar la luz larga
Horn	Avertisseur sonore	Cláxon
Horn switch	Bouton d'avertisseur sonore	Interruptor del cláxon
Ignition coil	Bobine d'allumage	Bobina de encendido
Left front flasher	Clignotant avant gauche	Luz intermitente izquierda delantera
Left rear flasher	Clignotant arrière gauche	Luz intermitente izquierda trasera
Multi-func.-digital-speedometer	Ordinateur de bord	Velocímetro digital multifuncional
Pick up	Capteur d'allumage	Generador de impulsos
Position light	Feu de position	Luz de posicion
Rear brake switch	Contacteur de frein arrière	Interruptor de luz del freno trasero
Rear light / brakelight	Feu rouge/stop	Luces de parqueo traseras /luces de freno
Regulator-rectifier	Régulateur/redresseur	Regulador rectificador
Right front flasher	Clignotant avant droit	Luz intermitente derecha delantera
Right rear flasher	Clignotant arrière droit	Luz intermitente derecha trasera
Speed sensor	Capteur de vitesse	Sensor de velocidad
Stop switch	Contacteur stop	Interruptor parada

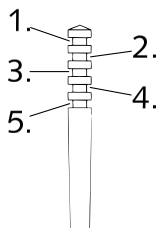
CABLE COLOURS	COULEUR DE CABLE	COLOR DE CABLE
bl: black	bl: noir	bl: negro
ye: yellow	ye: jaune	ye: amarillo
bu: blue	bu: bleu	bu: azul
gr: green	gr: vert	gr: verde
re: red	re: rouge	re: rojo
wh: white	wh: blanc	wh: blanco
br: brown	br: brun	br: marron
or: orange	or: orange	or: naranja
pi: pink	pi: rose	pi: rosado
gr: grey	gr: gris	gr: gris
pu: purple	pu: violet	pu: violeta

VERGASERREGULIERUNG
CARBURETOR SETTING

KTM 125 SX EUROPA / USA 2004 KEIHIN PWK 39

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	
	LD	*IJ*	45	42	40	38	38	
	NADEL	*NEEDLE*	R1469D	R1470D	R1470D	R1470D	R1471D	
	POS	*POS*	2	3	2	2	1	
	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	48	45	42	40	38	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1469D	R1469D	R1470D	R1470D	R1470D	R1471D
	POS	*POS*	3	2	3	2	2	1
	HD	*MJ*	188	185	182	180	178	175
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	50	48	45	42	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1468D	R1469D	R1469D	R1470D	R1470D	R1470D
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	190	188	185	182	180	178
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	52	50	48	45	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	R1468D	R1468D	R1469D	R1469D	R1470D	R1470D
	POS	*POS*	4	3	3	3	2	2
	HD	*MJ*	192	190	188	185	182	180
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	55	52	50	48	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	R1468D	R1468D	R1469D	R1469D	R141469D	R1470D
	POS	*POS*	5	4	3	3	2	2
	HD	*MJ*	195	192	190	188	185	182

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber= 5,5
Zerstäuber= 6 mm



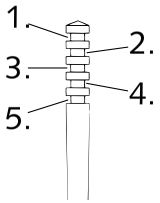
AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 5,5
Atomizer = 6 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KTM 125 EXC EUR 2004 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	
	LD	*IJ*	45	42	40	38	35	
	NADEL	*NEEDLE*	NOZE	NOZE	NOZE	NOZF	NOZF	
	POS	*POS*	3	3	2	1	1	
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	48	45	42	40	38	35
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF	NOZF	NOZF
	POS	*POS*	4	3	3	2	1	1
	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	50	48	45	42	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZE	NOZF
	POS	*POS*	4	4	3	2	2	1
	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	172
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	52	50	48	45	42	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZE	NOZF
	POS	*POS*	4	4	3	3	2	2
	HD	*MJ*	188	185	182	180	178	175
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	55	52	50	48	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZC	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF
	POS	*POS*	5	4	4	3	3	2
	HD	*MJ*	190	188	185	182	180	178

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber= 6,5
Zerstäuber= 5 mm



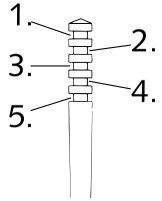
AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 5 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG KTM 200 SX EUROPA / USA 2004 KEIHIN PWK 39
CARBURETOR SETTING

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2	
	LD	*IJ*	48	45	42	40	40	
	NADEL	*NEEDLE*	R1468G	R1469G	R1469G	R1469G	R1470G	
	POS	*POS*	2	3	2	2	1	
	HD	*MJ*	190	188	185	182	180	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4	2 1/2
	LD	*IJ*	50	48	45	42	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	R1468G	R1468G	R1469G	R1469G	R1469G	R1470G
	POS	*POS*	3	2	3	2	2	1
	HD	*MJ*	192	190	188	185	182	180
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2	2 1/4
	LD	*IJ*	52	50	48	45	42	4
	NADEL	*NEEDLE*	R1467G	R1468G	R1468G	R1469G	R1469G	1469G
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	2
	HD	*MJ*	195	192	190	188	185	182
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	2
	LD	*IJ*	55	52	50	48	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	R1467G	R1467G	R1468G	R1468G	R1469G	R1469G
	POS	*POS*	4	3	3	3	2	2
	HD	*MJ*	198	195	192	190	188	185
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1/2	3/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	58	55	52	50	48	45
	NADEL	*NEEDLE*	R1466G	R1467G	R1468G	R1468G	R1468G	R1469G
	POS	*POS*	5	4	3	3	2	2
	HD	*MJ*	200	198	195	192	190	188

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber= 5,5
Zerstäuber= 6 mm



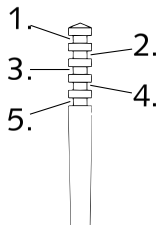
AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 5,5
Atomizer= 6 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KTM 200 MXC/EXC EUR/USA 2004 KEIHIN PWK 38 AG

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1 3/4	1 3/4	1 3/4	2	2	
	LD	*IJ*	45	45	42	42	42	
	NADEL	*NEEDLE*	NOZE	NOZF	N0ZG	NOZG	NOZH	
	POS	*POS*	2	2	2	1	1	
	HD	*MJ*	178	175	172	170	168	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1 3/4	1 3/4	1 3/4	2	2
	LD	*IJ*	45	45	45	42	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH
	POS	*POS*	3	2	2	2	1	1
	HD	*MJ*	180	178	175	172	170	168
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/2	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4	2
	LD	*IJ*	48	45	45	45	42	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG	NOZG
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	1
	HD	*MJ*	182	180	178	175	172	170
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	1 1/4	1	1 1/4	1 1/2	1 3/4	1 3/4
	LD	*IJ*	48	48	45	45	45	42
	NADEL	*NEEDLE*	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZF	NOZG
	POS	*POS*	4	4	3	3	2	2
	HD	*MJ*	185	182	180	178	175	172
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1	1 1/4	1 1/2	1 1/4	1 1/2	1 3/4
	LD	*IJ*	50	48	48	45	45	45
	NADEL	*NEEDLE*	NOZC	NOZD	NOZD	NOZE	NOZE	NOZG
	POS	*POS*	5	4	3	3	2	2
	HD	*MJ*	188	185	182	180	178	175

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber= 6,5
Zerstäuber= 5 mm



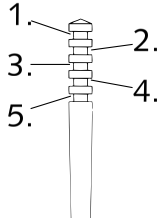
AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 5 mm

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG / CARBURETOR SETTING KTM 250, 300 MXC/EXC EUR/USA 2004 KEIHIN PWK S36 AG

MEERESHÖHE / ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C / *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C / *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C / *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C / *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C / *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C / *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1	1	1,5	2	
	LD	*IJ*	35	35	35	35	35	
	NADEL	*NEEDLE*	N3EH	N3EH	N3EW	N3EW	N3EW	
	POS	*POS*	3	2	2	2	1	
	HD	*MJ*	160	160	158	155	155	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1	1	1	1	1,5	2
	LD	*IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL	*NEEDLE*	N3EH	N3EH	N3EH	N3EW	N3EW	N3EW
	POS	*POS*	3	3	2	2	2	1
	HD	*MJ*	162	160	160	158	155	155
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1	1	1	1	1,5
	LD	*IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL	*NEEDLE*	N3EG	N3EH	N3EH	N3EH	N3EW	N3EW
	POS	*POS*	4	3	3	2	2	2
	HD	*MJ*	162	162	160	160	158	155
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	1	1	1	1	1	1
	LD	*IJ*	38	35	35	35	35	35
	NADEL	*NEEDLE*	N3EG	N3EG	N3EH	N3EH	N3EH	N3EW
	POS	*POS*	5	4	3	3	2	2
	HD	*MJ*	165	162	162	160	160	158
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1	1	1	1	1	1
	LD	*IJ*	40	38	35	35	35	35
	NADEL	*NEEDLE*	N3EG	N3EG	N3EG	N3EH	N3EH	N3EH
	POS	*POS*	5	5	4	3	3	2
	HD	*MJ*	168	165	162	162	160	160

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber= 7 mit Ausschnitt
Zerstäuber= 7,45 mit Ausschnitt



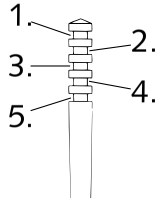
AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 7
Atomizer= 7,45

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

VERGASERREGULIERUNG CARBURETOR SETTING KTM 250 SX EUR/USA 2004 KEIHIN PWK S38 AG

MEERESHÖHE ALTIDUDE	TEMPERATUR →		-20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	-6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 38°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1	1	1,5	2	
	LD	*IJ*	40	40	40	38	35	
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH	
	POS	*POS*	4	3	3	2	1	
	HD	*MJ*	165	165	162	160	158	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSCHR	*AS*	1	1	1	1	1,5	2
	LD	*IJ*	40	40	40	40	38	35
	NADEL	*NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH
	POS	*POS*	4	4	3	3	2	1
	HD	*MJ*	168	165	165	162	160	158
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSCHR	*AS*	1	1	1	1	1	1,5
	LD	*IJ*	40	40	40	40	40	38
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZG	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH
	POS	*POS*	4	4	4	3	3	2
	HD	*MJ*	170	168	165	165	162	160
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSCHR	*AS*	1	1	1	1	1	1
	LD	*IJ*	42	40	40	40	40	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZF	NOZG	NOZG	NOZG	NOZH
	POS	*POS*	5	4	4	4	3	3
	HD	*MJ*	172	170	168	165	165	162
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSCHR	*AS*	1	1	1	1	1	1
	LD	*IJ*	45	42	40	40	40	40
	NADEL	*NEEDLE*	NOZF	NOZF	NOZF	NOZG	NOZG	NOZG
	POS	*POS*	5	5	4	4	4	3
	HD	*MJ*	175	172	170	168	165	165

LSCHR = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Clip Position von oben
HD = Hauptdüse
Schieber= 6,5 mit Ausschnitt
Zerstäuber= 7,45 mit Ausschnitt



AS = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Clip position from top
MJ = Main jet
Slide = 6,5
Atomizer= 7,45

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
Kraftstoff: Euro-Super bleifrei ROZ 95
NOT FOR HIGHWAY USE
Fuel: Euro-Super unleaded ROZ 95

MOTOREX Oil of Switzerland
KTM Group Partner

suspension WP

KTM-Sportmotorcycle AG
A–5230 Mattighofen
www.ktm.at